

**Einwendung und Gegengutachten zum Antrag der
Flughafen Düsseldorf GmbH**

Az. 26.01.01.01-PFV DUS

von

Dr. Ulrich Scharfenort aus Duisburg
Gutachten Teil 1

Kurzfassung:

Hiermit widersprechen die umseitig Unterzeichnenden dem Antrag der Flughafens Düsseldorf GmbH in Hinblick auf die Planfeststellung und einer Änderung der Betriebsgenehmigung. Eine Änderung der Betriebsgenehmigung ist zumindest abzulehnen, ebenso wie der weitere Ausbau des Flughafens. Da bereits zahlreiche Änderungen der Betriebsgenehmigung stattgefunden haben und sämtliche dieser Änderungen unrechtmäßig stattfanden, ist eine komplett neue Betriebsgenehmigung notwendig. Die gegenwärtige Betriebsgenehmigung ist somit aufzuheben und vorübergehend gültig zu belassen, bis in maximal drei Jahren eine neue Betriebsgenehmigung genehmigt wurde.

Die Begründung und die Betroffenheit werden nachfolgend detailliert dargelegt. Falls notwendig erfolgt noch eine Ergänzung. Zur Übersichtlichkeit wurde diese Einwendung/dieses Gutachten deshalb als Teil 1 bezeichnet. Falls im Zeitraum der Fristen weitere relevante Umstände bekannt werden, werden diese ergänzt.

Datum, Unterschrift

(Dieses Dokument steht mit Ausnahme der Zitate unter der Lizenz CC-0 und kann deshalb von jedem genutzt und kopiert werden.)

Ebenfalls diese Einwendung erheben:

Name, Vorname	PLZ, Ort, Straße, Hausnr.	Datum	Unterschrift

Inhalt

0. Einleitung.....	4
1. Persönliche Betroffenheit.....	4
2. Forderungen.....	5
2.1 Echte Nachtruhe	6
2.2 Alle Flugbewegungen berücksichtigen	12
2.3 Rahmenparameter berücksichtigen	14
2.4 Infraschall	16
2.5 Fehlende Grenzwerte	17
2.6 Faktische Flugrouten	20
2.7 Einsparungen	23
2.8 Schädigung der Umwelt	24
2.9 Schädigung der Natur	29
2.10 Schädigung der Wirtschaft	30
2.11 Arbeitsplätze am Flughafen	32
2.12 Notwendigkeit des Flugverkehrs	34
2.13 Terroranschläge	40
2.14 Aktiver Schallschutz	41
2.15 Expertise	43
2.16 Gesundheitliche Aspekte	49
2.17 Abbau der Subventionierung	53
2.18 Umfeld	55
2.19 Akzeptanz des Flughafens	59
2.20 Neutrale Bewertung	63
2.21 Benachteiligung von Menschen mit Behinderung	63
2.22 Flugsicherheit	65
2.23 Brand- und Katastrophenschutz	65
2.24 Ausbau der Infrastruktur	68
2.25 Marktwirtschaftliche Grundlagen	69
2.26 Änderungen Betriebsgenehmigung	70
2.27 Verfahrensfehler	71
3. Angerland-Vergleich.....	72
4. Fazit.....	74
5. Studien/Gutachten.....	74

0. Einleitung

Düsseldorf war nie als internationaler Verkehrsflughafen vorgesehen, dies wurde erst durch die Salami-taktik der letzten Jahrzehnte möglich. Anfangen von der Startbahnverlängerung die damals angeblich nur dazu dienen sollte den Schienenverkehr zu schützen, über die zweite Startbahn und den Umstand, dass diese nun voll mitgenutzt wird. Der Lärm steigt auf jeden Fall. NRW braucht nicht so viele Flughäfen, weder als Wirtschafts- noch als Logistikstandort. Es muss überlegt werden, ob der Flughafen Düsseldorf in der heutigen Form überhaupt notwendig ist, wenn man den Flughafen Köln/Bonn sehr gut erreichen kann. Insbesondere ist zu überlegen, ob der Flughafen, überhaupt für Fracht sinnvoll ist, da von dem Lärm dieser lauterer Frachtflugzeuge besonders viele Menschen betroffen sind. Die derzeitige Kapazität des Flughafens ist mehr als ausreichend für sämtliche wirtschaftlichen Belange. Eine Ausweitung ist somit nur dem Tourismus geschuldet, der aber keine Grundlage für eine Ausweitung ist, sondern für die Preisgestaltung nach marktwirtschaftlichen Gesichtspunkten.

Die Nachfrage mit 108 Passagieren pro Maschine in Düsseldorf zeigt, dass sogar weniger Kapazität möglich wäre und die Nachfrage gar nicht so groß ist.

Ein Mehr an nur zur Hälfte oder weniger gefüllten Flugzeugen ist nicht akzeptabel. Da wundert es, wie die Fluglinien wirtschaftlich betrieben werden können, aber das geht wohl nur über die zahlreichen Subventionen finanzieller Art und auch mit der Gesundheit der Bevölkerung. Das Allgemeinwohl in Form von Gesundheit ist höher zu bewerten, als die Wirtschaftsinteressen eines Unternehmens.

Somit und wie im weiteren detailliert ausgeführt verstößt der Flughafen zumindest gegen jegliche Umweltgerechtigkeit.

1. Persönliche Betroffenheit

Verschiedene Aspekte der Betroffenheit werden nachfolgend dargelegt.

Tagsüber wird man von Flugzeugen teilweise im gefühlten Minutentakt belästigt und in der Nacht setzt sich dies fort. Insbesondere bei Wind von Westen, wo der Start in Westrichtung erfolgt, erzeugt eine enorme Belästigung. Hier sind die Einzelfreigaben, welche in viel zu geringer Höhe zu einem Abdrehen in Richtung Osten zu nennen. Die Anzahl ist so groß, dass man hier von einer faktischen Flugroute sprechen kann, die so aber nie genehmigt wurde. Womit die DFS auch gegen geltendes Recht verstößt.

Stand der Wissenschaft und Technik ist, dass Lärm schädlich ist. Die zeigen die zahlreichen Regeln zum Thema Lärm, welche sich auch auf Fluglärm übertragen lassen und auch werden müssen. Ansonsten liegt eine schwer fahrlässige Rechtsbeugung vor.

Dadurch, dass der Flugverkehr nur im Zeitraum 22 bis 6 Uhr eingeschränkt wird, wird man insbesondere am Wochenende aus dem Schlaf gerissen. Dazu kommen noch die nächtlichen Flüge, die ebenso rücksichtslos abgewickelt werden. Zudem werden bei der Erlaubnis für den Flugbetrieb nur die Flugbewegung des Flughafens Düsseldorf berücksichtigt, obwohl viele weitere Flughäfen mit ihrem Betrieb zum Gesamtfluglärmbeitragen.

Es belastet nicht nur der Flughafen Düsseldorf, sondern auch die anderen Flughäfen im Umfeld. Während der Nachtruhe war das Fenster immer geschlossen. Die Lautstärke im Freien dürfte also entsprechend hoch gewesen sein.

Dazu kommen dann noch die Feuerwehr, Krankenwagen welche ggf. auch mitten in der Nacht ihre Sirene anmachen, der LKW-Verkehr, frühzeitige Lieferungen und anderer Lärm.

Die mit dem Lärmstress einhergehende Mangel an Erholung wird überwiegend durch Fluglärm erzeugt. Oder wird etwa das Recht auf Erholung und Schlaf abgesprochen? Artikel 1 und 2 des Grundgesetzes sagen da etwas anderes. An den Grundrechtseingriff insbesondere in Artikel 2 Absatz 2 des Grundgesetzes ist ein strenger Maßstab zu legen, bevor dieser genehmigt werden darf. Im Falle des Flughafens Düsseldorf gibt es keinen Grund, der weitere Eingriffe rechtfertigt. Das Gegenteil ist der Fall. Die bereits bestehenden Eingriffe müssen einer gründlichen Überprüfung unterzogen und ggf. zurückgenommen werden. Artikel 2 Abs. 2 überwiegt deutlich wirtschaftliche Belange, die so viele Personen beeinträchtigt und damit wiederum selber die Wirtschaftskraft massiv schädigt. Es geht hier um den längst überfälligen Interessenausgleich und kein komplettes Flugverbot.

Durch täglichen und nächtlichen Flugbetrieb bin ich Fluglärm ausgesetzt, mit anhaltendem starken lärminduzierten Leidensdruck, welche u.a. in Schlafstörungen resultiert. Ich überlege bereits, wohin man umziehen könnte, um von dem nächtlichen Fluglärm sicher verschont zu bleiben. Nur leider gibt es keinen Ort in NRW, wo dies der Fall ist.

2. Forderungen

Nachfolgend kommen die aus der Betroffenheit abgeleiteten Forderungen. Die Vorschläge des BUND aus dessen

Luftverkehrskonzept sind der Genehmigungsbehörde bekannt und werden mit, als Teil dieser Einwendung betrachtet.

Es werden zahlreiche Mängel auch aus bereits stattgefundenen Erweiterungen aufgeführt, welche geheilt werden müssen. Dies geht nur durch eine Untersagung der Erweiterung und Einschränkung der vor dem Antrag bestehenden Situation.

2.1 Echte Nachtruhe

Wirtschaftliche Erwägungen sind keine Grundlage für einen Angriff auf das Schutzbedürfnis Nachtruhe. Es gibt ein Grundrecht auf körperliche Unversehrtheit, aber keines auf Profit. Man könnte den Fluglärm über Tag vielleicht noch ertragen, wenn man sicher wäre, dass Nachts wirklich Ruhe wäre, aber selbst dies ist nicht der Fall.

Ein offenes Fenster stellt im Sommer den Normalfall dar und deshalb ist entsprechend die Lärmbelastung zu verringern. Insbesondere in der Nacht ist der Flugbetrieb nicht etwa auszuweiten, sondern sogar einzuschränken, sodass keine Belästigungen in den Nachtstunden erfolgen. Zudem ist durch die Hitze der Schlaf auch deutlich leichter und der Lärmeinfluss zusätzlich erhöht.

In den Auflagen muss deshalb klargestellt werden. Das keine Landeanflüge vor 6, also erste Landung nicht vor 6:30 stattfinden. Das Umfeld wäre ansonsten schon deutlich vor 6 Uhr belastet. Insbesondere, wenn zu früh eintreffende Flüge im Umfeld kreisen.

Das Schutzziel muss eigentlich sogar noch weiter gehen und hier ganz klar die Lärmfreiheit in der kompletten Nacht sein. Gerade die ersten Stunden nach dem Einschlafen sind besonders wichtig für die Erholung. Eine Störung in dem Zeitraum 22 bis 0 bzw. 1 Uhr ist somit auf jeden Fall noch kritischer. Insbesondere in der ersten Tiefschlafphase wird durch jede Störung dem Schlaf die Erholbarkeit geraubt. Es reicht bereits einmal im Schlaf gestört werden. Zumal selbst die Zeit von 22 bis 6 Uhr insbesondere für Kinder und kranke Personen nicht ausreicht. Für Kinder werden als Schlafbedürfnis 9 bis 10 Stunden angegeben. Je nach Alter wird somit die Einschlafphase durch Fluglärm massiv gestört. Damit einhergehend sind mangels Erholung schlechtere Schulleistungen. Zum Schutz der schwächeren Mitglieder der Bevölkerung müsste somit der Nachtbereich auch auf den Zeitraum von 20 bis 22 Uhr und 6 bis 7 Uhr ausgeweitet werden, um hier dem Schlafbedürfnis des jüngeren Teils der Bevölkerung halbwegs gerecht zu werden. Das gerade die besonders verwundbaren Mitglieder unserer Gesellschaft in den Unterlagen gar nicht berücksichtigt werden, ist unverständlich. Auch Kindern stehen die Grundrechte zu! Auch Kinder gehören zu der Bevölkerung, welche ein Anrecht auf Schutz gemäß Luftverkehrsgesetz § 29b hat. Der

Schlafzeitraum von Kindern wurde im medizinischen Lärmgutachten nicht im geringsten Betrachtet und nun sollen auch in diesen Schutzzeiten (20-7 Uhr) sogar noch mehr Flieger starten und landen dürfen?

Nach Schreckenbergs & Meis 2006 (RDF-Studie) sind im Zeitraum von 22 bis 7 Uhr mehr als 50 % der Bevölkerung über 17 Jahre im Bett. Dieser Zeitraum muss also auf 20 bis 7 Uhr ausgeweitet werden, um auch schutzbedürftigen Individuen gerecht zu werden, welche in bisherigen Studien nicht ausreichend vom Schlafrhythmus berücksichtigt wurden. Insbesondere bei jüngeren Kindern ist der ungestörte Schlaf notwendig, um diese nicht in der Entwicklung zu stören, welche durch bereits vorhandene Lärmfaktoren erheblich beeinflusst wird.

Stand der Wissenschaft ist, dass Fluglärm die Gesundheit beeinträchtigt. Hierbei werden bisher überwiegend gesunde volljährige Personen untersucht. Weniger oder kaum die besonders schutzbedürftigen Personen unserer Gesellschaft. Ältere, Kinder und Kranke. Diese haben ein deutlich höheres Schutzbedürfnis, als die gesunde Durchschnittsperson und somit sind Gutachten, welche nur von gesunden Personen ausgehen mit sämtlichen Werten, als zu hoch anzusehen, da die genannten Personengruppen zu den empfindlicheren gehören. Möglicherweise ist sogar ADHS ein Problem im Zusammenhang mit Lärmbelastung. Schichtarbeit führt nachweislich zu Gesundheitsproblemen, weil der Schlafrhythmus gestört wird und damit auch Schlafstörungen einhergehen. Auch Fluglärm ist für Schlafstörungen verantwortlich. Dabei reichen je nach Schlafphase auch Einzelschallereignisse, um jemanden zu wecken. Die gesundheitlichen Risiken der Schichtarbeit decken sich mit jenen, wo die Nachtruhe durch Fluglärm gestört wird.

Die gewählten Schwellwerte für Aufwachreaktionen durch Fluglärm entsprechen im Fluglärmgesetz nicht dem Stand der Wissenschaft und sind deutlich zu hoch. Diese Aufwachreaktionen müssen als Maßstab für Nachtflüge gelten und nicht irgendwelche fiktiven Durchschnittswerte, welche nicht die reale Störung wiedergeben. Es muss jedes Einzelschallereignis berücksichtigt werden, da dieses zu Aufwachreaktionen führen kann.

Die Bevölkerung wird durch die zunehmende Anzahl dieser "Einzelschallereignisse" immer stärker belastet. Der fiktive Dauerschallpegel scheint zwar gesunken zu sein, wird durch die häufigere Belästigung in der Wahrnehmung, aber sogar übertroffen. Die Menschen sind nicht empfindlicher geworden, sondern die Belastung größer. Die Belastung setzt sich logischerweise aus Intensität und Anzahl zusammen. Ein pauschaler Wert kann hier nicht festgelegt werden ohne alle Menschen in einem betroffenen Gebiet zu untersuchen.

In der Erlaubnis "Für verspätete Starts im Fluglinien- oder planmäßigen Bedarfsluftverkehr kann die Luftaufsicht

im Einzelfall bis 23.00 Uhr (22.50 Uhr off blocks) Ortszeit eine Ausnahmegenehmigung erteilen, wenn diese zur Aufrechterhaltung der Sicherheit des Flugbetriebs oder zur Vermeidung erheblicher Störungen im betrieblichen Ablauf eines Luftfahrtunternehmens erforderlich ist."

ist der Bereich 'oder zur Vermeidung erheblicher Störungen im betrieblichen Ablauf eines Luftfahrtunternehmens' zu streichen, da der betriebliche Ablauf keine Relevanz für die Sicherheit hat und wirtschaftliche Interessen nicht die unverhältnismäßige Störung der Nachtruhe verursachen dürfen. Die Bezirksregierung Düsseldorf stellt hier regelmäßig Ausnahmen aus, wegen Nichtigkeiten, die jeden verantwortlichen Umgang missen lassen. Landungen dürfen nur bis 22 Uhr erfolgen. Eine Ausnahmegenehmigung wegen schlechten Wetters darf es nicht geben. Eine weitere Ausweitung von 22-23 Uhr ist nicht notwendig, wie die Ausnutzung der vorhandenen Kapazität klar belegt. Im Sinne der Gesundheit müssen die vorhandenen Kapazitäten nach 22 Uhr sogar noch klarer auf wirkliche Notfälle begrenzt werden und nicht einfach die Flüge von vornherein so kalkuliert werden, dass sie wie derzeit absehbar verspätet eintreffen.

Ebenfalls zu streichen ist: "Bei einer Änderung der Bonusliste des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen dürfen die in der Neufassung nicht mehr enthaltenen Strahlflugzeugtypen bis zum Ablauf der Geltungsdauer dieser Neuregelung der Nachtflugbeschränkungen weiterhin verwendet werden."

Dies ist nicht akzeptabel und aufgrund der Ausgewogenheit bei einer Erweiterung müssen entsprechende Ausnahmen reduziert werden, um die Störung zu reduzieren. Es muss endlich ein komplettes Nachtflugverbot eingeführt werden, um das Ruhebedürfnis der Region zu unterstützen und den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit zu wahren.

Wie hier und auch nachfolgend dargelegt gibt es nach dem Stand der Wissenschaft bereits Aufwachreaktionen, ab 30 dB(A), Aus diesem Grund wird für die Nacht 30 dB(A) als Maximalwert gefordert, der selbst bei geöffnetem Fenster noch ankommen darf. Dies ist besonders relevant, da durch ein Mehr an Flügen auch die sogenannten "Randzeiten" stärker belastet werden und damit erhebliche Einschränkungen besonders in den Sommermonaten einhergehen werden. Dabei zählen die Randzeiten für viele Menschen zum Erholungszeitraum, weswegen hier weniger Flüge stattfinden müssen, als zum Beispiel im Zeitraum 8-16, wo viele Menschen wach und auf der Arbeit sind.

In den Niederlanden ist die Grenze für die Nachtlärmzone auf 26 dB(A) festgelegt. Dieser Wert darf in Schlafräumen nicht überschritten werden und die Zonengrenzen werden vom äußeren Lärm her überwacht.

Wie sämtliche seriöse Studien belegen ist ein komplettes Nachtflugverbot dringend notwendig. Es wird deshalb eine

Einschränkung der Betriebszeit auf Wochentags 7-20 Uhr und Sonn- und Feiertags auf 8-20 Uhr gefordert, was sich aus dem Ruhebedürfnis der Allgemeinheit ergibt, wie in den anderen Abschnitten in ausreichender Tiefe dargelegt. Die Wirtschaftlichkeit ist Hinblick auf die Gesundheit nicht von Relevanz.

Ferner wird ein An- bzw. Abschwellen des Fluglärms in den Nachtrandstunden gefordert, was dadurch zu realisieren ist, dass in den Nachtrandstunden die Hälfte des Tagesschnitts an Flugzeugen nicht überschritten werden darf.

Kein anderes Unternehmen, als ein Flughafen würde diesen Lärmausstoß genehmigt bekommen. Es findet hier also eine extreme Begünstigung der Flughäfen statt, welche nur durch ein absolutes Nachtflugverbot ausgeglichen werden kann.

Dass die Tagesrandzeiten 20-22 und 6-8 bevorzugt werden, hat allein wirtschaftliche Gründe der Fluggesellschaften. Dies ist aber kein Grund die Bevölkerung darunter leiden zu lassen. Ist eine Verbindung unter den Bedingungen nicht wirtschaftlich muss diese wegfallen oder die Preise erhöht werden. Marktwirtschaft funktioniert nicht, indem man die Rahmenbedingungen anpasst, sondern die Wirtschaftsakteure innerhalb der Möglichkeiten agieren. Eine Subventionierung mit der Gesundheit der Allgemeinheit ist nicht tragbar. Sollte in anderen Zeiträumen des Tages die Kapazität erhöht werden, müsste hier die Kapazität auf 33 Starts bzw. Landungen vermindert werden.

Am 23.04.2016 fiel mir um etwa 5:45 der Flug von Adana nach Düsseldorf auf. Eine Boeing 737 (XG1380 D-ASXB) von Sun Express Deutschland.

Diese kam von Osten über Solingen (~ 2,5 km) und Hilden (~2 km) in einem weiten Bogen über Grevenbroich und Mönchengladbach (~1 km). Dass das Flugzeug einen Umweg flog war deutlich erkennbar. Natürlich gilt es die 6 Uhr morgens einzuhalten, allerdings darf es nicht sein, dass Flugzeuge dafür vor 6 Uhr Umwege fliegen. Da ist es notwendig, dass die Maschinen einfach später abfliegen. Stichprobenartige Überprüfungen an anderen Tagen zeigten, dass es sich hier nicht um einen Einzelfall zu handeln scheint, sondern, dass dies bereits einkalkuliert wird.

Das Vorgehen zeigt einmal mehr, dass die DFS keine Rücksicht auf den Lärmschutz der Bevölkerung nimmt, denn die Maschine für den Umweg vor 6 Uhr morgens in 1 km Höhe über eine Stadt zu lenken, ist komplett inakzeptabel und rücksichtslos. Dies wurde auch einzig und allein wegen der Einhaltung der 6 Uhr gemacht, wie man aus einem Screenshot von Travis (<http://dus-travis.dus.com/>), welcher den zuständigen Stellen durch eine Email vom 23.04.2016 bereits vorliegt. Zum Anflug war der Umweg nicht notwendig.

Ich gehe davon aus, dass dies kein Einzelfall ist, wie man auch an zwei weiteren Maschinen sieht.

Dies waren:

- Air Berlin AB 7447 von Punta Cana nach Düsseldorf mit Schleife über Erkelenz
- Air Berlin AB 8383 von Puerto Plata nach Düsseldorf

Da der Flughafen nun noch mehr Verkehr zu den 'Spitzenzeiten' abwickeln will, was nach hiesiger Erfahrung insbesondere 6-7 und 21-22 Uhr bedeutet, werden derartige Belästigung am Morgen vor 6 Uhr noch zunehmen. Je nach Windrichtung mit Sicherheit auch über Duisburg. In den Antragsunterlagen wird der Begriff Spitzenzeiten mehrfach erwähnt, aber nirgendwo rechtsverbindlich definiert. Da eine Übernachtung in fast allen Stunden des Tages besteht, ist davon auszugehen, dass die Gesamtbelastung zunehmen wird. Auch andere unklare Begriffe werden verwendet. Es entsteht der Eindruck, dass der Flughafen die wirklichen Auswirkungen verschleiern will. Dies ist ziemlich intransparent.

Die Zustände in Hinblick auf verfrühte Anflüge sind absolut inakzeptabel und es bedarf der sofortigen Handlung durch die zuständigen Stellen. Die Schlussfolgerung muss hier sein, dass ein zusätzlicher Zeitpuffer von mindestens 10 Minuten am Morgen vorgesehen wird, dass heißt die erste Landung darf erst nach 6:10 Uhr stattfinden. Fluggesellschaften, welche zu früh Richtung Düsseldorf abfliegen bzw. zu knapp kalkulieren, müssen Strafgebühren zahlen.

Es muss klar definiert werden, was Spitzenzeiten sind, damit die Bevölkerung hier auch Rechtssicherheit hat. Dies hat völlig unabhängig von der unzulässigen Genehmigung der Änderung zu geschehen. Es müssen zudem Zeiträume insbesondere die Zeiten 6-8 und 20-22 als Spitzenzeiten ausgeschlossen werden. Dies ist allein bereits dadurch bedingt, dass der Lärm am Morgen langsam zunehmen und am Abend abnehmen soll.

Die Antragsunterlagen weisen eine Erhöhung beim nächtlichen Fluglärm aus (0,3 dB(A)). Dies verwundert, wo doch groß und breit behauptet wurde, dass man an den Regeln für Nachts nichts ändern wolle. Diente diese Aussage etwa dazu die Bevölkerung in Sicherheit zu wiegen und eine Erhöhung zu verschleiern? Man darf bei dem Wert nicht vergessen, dass es sich hier um einen Mittelwert handelt hinter dem sich durchaus mehrere laute Flugbewegungen in der Nacht verbergen können. Allerdings wird keine Aussage getroffen, wie viele Flugzeuge sich hinter diesem Wert verbergen. Auch fehlt das Grundniveau, auf dem diese Steigerung basiert, sodass eine Berechnung der Flugzeugzahl möglich wäre. Es ist für die Bevölkerung also nicht offensichtlich, wie viel Lärm wirklich kommt, denn wie dargelegt hört das Ohr keinen Mittelwert. Würden sich hier drei Flugzeuge hinter verbergen, wäre die Schwelle für erhebliche Belästigung längst überschritten. Da auch der Genehmigungsbehörde keine anderen Unterlagen vorliegen ist offensichtlich, dass der Flughafen hier die wirkliche Belastung zu vertuschen versucht. Die Aussage, dass es keine

signifikant größeren Pegelhäufigkeiten geben werde verschleiert genau diesen Umstand. Zudem werden bei der Berechnung nicht die durch u.a. Witterungseinflüsse und Flugverfahren bedingte in Wirklichkeit mögliche Lautstärke berücksichtigt, sondern nur fiktive Werte ohne reale Aussagekraft zur Belastung. Es sind ohnehin immer die Maximalwerte anzusetzen und nicht über das Jahr gemittelte.

Dazu kommt, dass im Bereich des Flughafens ein Flugzeug eine geringere Steigerung der Gesamtlärmmenge bewirkt, als weiter vom Flughafen entfernte Bereiche. Der Lärm nimmt zwar mit steigender Entfernung ab, die Gesamtzunahme an Lärm dürfte aber zunehmen, da insgesamt mehr Flüge stattfinden und durch 'Einzelfreigaben' überall geflogen werden kann. Eine Betrachtung über die Lärmänderung mit zunehmender Entfernung findet nicht statt. Statistisch steigt die Wahrscheinlichkeit einschlafhemmender Fluglärmereignisse. Was noch dadurch verstärkt wird, dass im Bereich Lärmmessstellen rücksichtsvoller geflogen wird, als außerhalb, wie etwa über Rheinhausen.

Ein Bericht der europäischen Kommission kündigt bereits an, dass der Flughafen seine Wachstumsfantasien auch in die Nacht ausdehnen möchte.

"At two of these airports (Düsseldorf and Paris Orly) the capacity limitations result from policy rather than the physical capacity of the infrastructure: capacity could be expanded almost immediately if policy was changed. The same applies, to a lesser extent, at Heathrow: mixed mode operations could be implemented quickly and could deliver a 10% increase in movements with the current infrastructure, but it is not permitted due to noise impacts. Even if it was implemented, demand would probably still exceed capacity throughout the day." (Quelle: EUROPEAN COMMISSION Impact assessment of revisions to Regulation 95/93 Final report (sections 1-12) March 2011)

Bemerkenswert an dem Text ist, dass das zwar die Kapazitätserweiterung unterstützt wird, allerdings nur um 10 % und nicht wie beantragt um das Dreifache. Also sieht die Kommission nicht die Möglichkeit für eine stärkere Erhöhung.

Flugbewegungen nach 22 Uhr führen bei Erwachsenen zu Einschlafverzögerungen, da sie den Übergang vom Wachzustand in den Schlafzustand unterbrechen. Bei Kindern ist der Bereich aufgrund des höheren Schlafbedürfnisses entsprechend früher anzusetzen. Höchstwahrscheinlich sogar noch vor 20 Uhr. Lernschwächen durch diesen systematischen Schlafentzug und damit einhergehenden Sozialkosten sind dem Flughafen zuzurechnen. Somit sind insbesondere die Zeiten nach 20 bzw. 22 Uhr besonders kritisch zu hinterfragen, da hier kein gemittelter Wert wirkt, sondern ein Einzelschallereignis der Einschlafen verhindert. Wenn man eingeschlafen ist, mag die

Situation eine andere sein, als wenn man durch Fluglärm am Einschlafen gehindert wird.

Am deutlichsten zeigt nachfolgendes Zitat die Inkompetenz der Gutachter:

"Im näheren Umfeld des Flughafens kommt es nachts zu praktisch nicht wahrnehmbaren Pegelerhöhungen von maximal 0,4 dB(A)."

Natürlich ist eine Flugbewegung bzw. die Flugbewegungen, welche die Pegelerhöhung erzeugen praktisch sehr gut wahrnehmbar. Also hier das genaue Gegenteil zu behaupten und einen gemittelten Wert als Beleg anzuführen ist absolut unseriös. Was dies im Endeffekt an wirklichen Flugbewegungen in der Nacht bedeutet bleibt unklar. Insbesondere in bezug auf die Flugrouten. Als Bürger kann man so gar nicht abschätzen, was an zusätzlichen Lärmereignissen auf einen zukommt. Zudem interessiert hier auch nicht, welcher Lärm an den Messstellen ankommt, sondern was am Wohnort ankommt und wie im weiteren Verlauf dargelegt, kann sich der Lärm am Wohnort erheblich an dem an Messstellen unterscheiden. Die Modellrechnung sind insofern zweifelhaft.

Dass es keine nachweisbaren Auswirkungen auf den Menschen gäbe wurde, wie auch im weiteren Verlauf dieser Einwendung dargelegt nicht belegt.

2.2 Alle Flugbewegungen berücksichtigen

Es liegt eine Lärmsummation vor, durch den Lärm verschiedener Flughäfen. Da Berechnungen dies nicht erfassen sind Messungen durchzuführen. Zusätzlich sind die Berechnungen mit den wirklichen Flughöhen und Überflugbereichen abzugleichen.

Wenn eine Autobahn geplant wird, muss zwangsläufig für eine Lärmbewertung an einem bestimmten Punkt, der gesamte Verkehr berücksichtigt werden. Dies ist unabhängig davon, welche Auffahrt ein Auto zuvor nahm.

Das Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm fordert explizit die Betrachtung der Flugbewegungen. Die weiteren Ausführungen in den Verordnungen beziehen sich allerdings nur auf die Ermittlung der Lärmwerte des betrachteten Flughafens. Es steht in keiner Vorschrift oder Gesetz, dass nur die Flugbewegungen des aktuell betrachteten Flughafens zu berücksichtigen sind, daraus ergibt sich unmittelbar, dass sämtliche Flugbewegungen betrachtet werden müssen. Da Lärm additiv ist und sich die Einzelschallereignisse durch die Überflüge verschiedener Flugzeuge von anderen Flughäfen signifikant erhöhen, müssen diese auf jeden Fall berücksichtigt werden.

Bisher wurden die Flugbewegungen der anderen Flughäfen nicht betrachtet, obwohl diese auch zum Fluglärm beitragen. Auch konnten die Behörden nicht durch Messwerte widerlegen, dass die Lärmwerte anderer Flughäfen nicht signifikant sind. Somit

müssen die Lärmschutzzonen und die Lärmbelastung neu bewertet werden. Dies ist aber ohnehin der Fall, da bisher keine Anpassung an neue Erkenntnisse erfolgte.

Die Konsequenz kann nur eine drastische Einschränkung des Flugbetriebs in Düsseldorf sein, um die Belastung wieder auf ein erträgliches Maß abzusenken.

Mindestens die nachfolgend aufgeführten Flughäfen tragen zur Gesamtfluglärmbelastung in Duisburg bei:

- Amsterdam
- Brüssel
- Frankfurt(Main)
- Hannover
- Köln/Bonn
- Liege
- London
- Mönchengladbach
- Münster
- Paderborn
- Paris
- Weeze

Es ist ein schwerwiegender Verfahrensfehler nur die Flugbewegungen des Flughafens Düsseldorf zu betrachten, nicht aber die Gesamtzahl im betroffenen Gebiet mit den entsprechenden Lärmbelastungen.

Von einer Boeing 737 kommen zum Beispiel selbst bei einer Flughöhe von 10 km immer noch ca. 70 dB(A) an. Diese Werte, gemessen auf Veranlassung von ACNUSA im Betrieb an französischen Großflughäfen, decken sich mit der persönlichen Erfahrung, gemäß der obigen Tabelle mit insbesondere den nächtlichen Störungen.

Diese Umstände belegen, dass eine Reduzierung des Gesamtlärms notwendig ist.

Allerdings scheint es nach h.E. ohnehin so, dass das gesamte bisherige Genehmigungsverfahren des Flughafens nichtig ist. Es wurden bisher nur die Flugbewegungen des Flughafens Düsseldorf betrachtet, es fand aber keine Bewertung des Gesamtfluglärms statt.

Von einer Gesamtlärmbewertung mal abgesehen. Die Lärmbelastung ist zwar eine Gesamtbelastung, allerdings ragt der Fluglärm hier besonders hervor mit vielen Einzelstörungen.

Wenn der Fluglärm der Flugbewegungen unterschiedlicher Flughäfen nicht berechnet werden kann, weil hier Daten fehlen, muss dieser durch Messungen erfasst werden. Wobei auch Berechnungen im weiteren Umfeld durch Messungen regelmäßig zu verifizieren sind. Für die Berliner Flughäfen wird dies bereits gemacht.

Ebenfalls sind abschließend die erlaubten Flugzeugtypen festzulegen, welche unter Berücksichtigung der Flugbewegungen, Flugverfahren zu den berechneten Lärmwerten führen werden. Lautere Flugzeuge, als bisher müssen ausnahmslos ausgeschlossen werden.

Durch die erhöhte Anzahl von Flügen, erhöht sich die Anzahl der Aufwachreaktionen signifikant, womit dies selbst unter den unfundierten Annahmen der Flughafengutachter zu gesundheitlichen Störungen führt.

Es ist nicht ausgeschlossen, dass durch eine Erhöhung der Kapazität gegen internationale Vereinbarungen verstoßen wird, welche die Luftraumnutzung begrenzen.

2.3 Rahmenparameter berücksichtigen

Bei vergleichsweise ruhiger Stadtlage kann der Lärm durchaus eine Lärmspitze darstellen die als Einzelschallereignis so weit aus dem Grundgeräusch herausragt, dass es stört. Es kommt zudem stark auf die genauen meteorologischen Bedingungen an. Die Schallausbreitung findet in Form einer Kugelwelle statt, dabei haben die Luftfeuchte, Niederschlag, Wolken, Temperatur und Wind einen Einfluss auf die Lautstärke. Ebenso tragen Inversionswetterlagen zur Lärmausbreitung bei. All dies wurde bei den Berechnungen für den Antrag nicht berücksichtigt, obwohl hier immer wieder gesundheitlich beeinträchtigende Belastungen auftreten.

Bei der Bewertung wie stark sich der Lärm eines Flugzeugs auswirkt müssen alle Faktoren berücksichtigt werden. Neben der sehr relevanten Flugweise, sind es die genauen meteorologischen Bedingungen, die Jahreszeit und die individuelle Lautstärke des Flugzeugs, welche sehr von der Abnutzung abhängt. Dies muss bei allen Starts und Landungen berücksichtigt werden, geschieht aber derzeit nicht.

Es stellt keinerlei Problem dar, für jedes Flugzeug den Lärm beim Start zu messen, der als Grundlage für eine realistische Lärmbewertung dienen kann. Den Fluglärm zu Gewichtsklassen zuzuordnen ist und bleibt absurd. Der Lärm muss gemessen werden, ebenso wie die Ausbreitungsrichtungen, die von Flugzeugtyp zu Flugzeugtyp variieren. Eine Berechnung ersetzt hier keine Messung. Rund um den Flughafen müssen deshalb in einem engen Raster Lärmmessstation aufgestellt werden, mit denen sich die reale Lärmbelastung ermitteln lässt. Dies muss natürlich mit sämtlichen Flugbewegungen gekoppelt werden. So weiß nach eigener Aussage die DFS nicht einmal wie laut ein Flugzeug war, kann also gar nicht beurteilen, ob es zu laut war. Dies geht wirklich nur mit großräumig verteilten Messstationen rund um den Flughafen, welche absolut notwendig sind, da durch den zu langsamen Steigflug und frühzeitigen

Sinkflug die Belastungen erheblich höher sind, als in den Flugrouten festgelegt und durch eine Erweiterung noch erhöht würden.

Ebenfalls muss die reale Schalldurchlässigkeit und nicht eine fiktive von 15 dB(A) für Fenster berücksichtigt werden. Es sind keine Messungen bekannt, welche diesen Wert für die unterschiedlichen Gebäude und Fenstertypen belegen. Allein aufgrund von Reflektionen kann, je nach Gebäudegeometrie, am Fenster mehr oder weniger Lärm ankommen. Auch spielt es eine Rolle, ob es ein Einzel- oder Doppelfenster ist. Ein Doppelfenster bei dem nur ein Teil geöffnet ist lässt mehr Lärm durch, als eines, was auf beiden Seiten eng begrenzt ist. Zudem wird Infraschall, aus dem durch Resonanzeffekte hörbarer Schall wird, von Fenster kaum vermindert. Die Verminderung dürfte hier bei nahezu 0 dB(A) liegen. Um die genauen Effekte beurteilen zu können müsste ein Gutachter ein Experte in Akustik und deren physikalischen Grundlagen sein. Dies ist nicht gegeben. Zudem gibt es insbesondere im Infraschallbereich Bioresonanzeffekte verschiedener Teile des menschlichen Körpers, die sehr gut belegt sind, aber in den Gutachten unberücksichtigt bleiben.

Mehrere Runden pro Tag und eventuelle Kosten für eine Übernachtung der Besatzung sind kein Grund für eine schlafraubende Mehrbelastung der Bevölkerung. Dies ist allein das wirtschaftliche Risiko der Fluggesellschaften. Die vorhandene Subventionierung ist nicht notwendig und behindert den Markt sich auch an den Bedürfnissen der Bevölkerung auszurichten. Ohnehin ist Kapazität der Passagierabfertigung zu gering. Die bereits jetzt langen Wartezeiten bei der Gepäckausgabe (teilw. über eine Stunde) zeigen, dass der Flughafen gar nicht in der Lage ist mehr Passagiere zu verkraften.

Die Anleitung zur Berechnung von Fluglärm ist total veraltet und kann keine Grundlage für eine Berechnung nach heutigen Standards bilden. Insbesondere wird nicht der aktuelle Stand der Lärmforschung berücksichtigt.

Der Klimawandel lässt auch veränderte Windverhältnisse erwarten, wodurch auch die Startrichtung sich deutlich ändern kann. Die Werte der Vergangenheit können deswegen nicht als Grundlage herangezogen werden. Es muss eine 100/100 Betrachtung für das lärmphysikalische Gutachten durchgeführt werden. Außerdem variieren derzeit die Windrichtungen auch in Abhängigkeit der Jahreszeit, somit müsste dies ebenfalls berücksichtigt werden. Dies macht eventuell sogar eine Neuordnung der Flugrouten notwendig, insbesondere dann, wenn die Anzahl der Einzelfreigaben einen Wert von 5 % übersteigt, da diese nur einen Ausnahmecharakter haben.

Es ist zu berücksichtigen, dass im Sommer, wo noch mehr Flüge stattfinden die Belastung drastisch höher ist, da vermehrt das Fenster zur Kühlung geöffnet ist und die Belastung durch

höhere Temperaturen die Lärmbelastung zusätzlich intensiviert. Die Lautstärke verringert sich hier nicht um 15 dB(A), wie dies fiktiv für ein geschlossenes Fenster angenommen. Ein ganz geöffnetes Fenster verringert die Lautstärke höchstens minimal, womit neben den regulären Entgelten für Nachtflüge ein zusätzlicher Sommeraufschlag notwendig wird, um gerade in diesem Zeitraum die Anzahl der Flüge in der Nacht von 22 bis 6 Uhr auf Null zu senken.

Es muss auf jeden Fall eine zulässige Gesamtlärmmenge festgelegt werden, oberhalb welcher sich der Flughafen strafbar macht. Auch wenn StGB § 325a nicht unmittelbar fürs Fliegen gilt, so ist doch die Intention eindeutig, weshalb dies auch auf die Verursachung von Fluglärm gilt.

Ein im Konzept unberücksichtigter Faktor sind die immensen Parkplatzgebühren am Flughafen und der trotzdem geringe Parkraum. Es ist absehbar, dass der angestrebte Zuwachs von den bestehenden Parkflächen nicht mehr aufgenommen werden kann, es also zu mehr Parkproblemen im Umfeld des Flughafens kommen wird. Zudem wird durch die Parkplatzsuche deutlich mehr Kohlendioxid erzeugt. Infrastruktur für Elektroautos wird gar nicht erst erwähnt.

Ob und wie bei den Messstellen die Hintergrundgeräusche vermindert werden, geht nicht aus den Unterlagen hervor. Das heißt es bleibt unklar, ob die wirkliche Lautstärke gemessen wird oder nur eine geschönte Lautstärkefiktion.

2.4 Infraschall

Sämtliche Lärmbetrachtungen berücksichtigen nur der dB(A)-Bereich, welche aber erst oberhalb von 20 Hz beginnt. Infraschall wird bisher weder erfasst noch berücksichtigt durch Grenzwerte. Nach meiner Studie "Eine Fluglärmstudie: Der Grund warum Fluglärm krank macht!: ... und nicht nur dieser"¹ (ISBN-13: 978-1523623617), welche ich ebenso als Teil dieser Einwendung betrachte wie die Wissenschaftliche Dokumentation des Bundestages (WD 8 - 3000 - 052/2015), hat Infraschall, aber durchaus auch bereits bei geringen 'Lautstärken' einen Einfluss auf das menschliche Wohlbefinden, wie etwa der Zusammenhang mit Flugangst oder auch mit Depressionen bei Piloten. Zudem kann durch Resonatoreffekte der Infraschall zu höheren Frequenzen hin verschoben werden, was dann wieder in den dB(A)-Bereich fallen würde. Dies wurde bisher nicht berücksichtigt.

¹ Die Studie kann der Genehmigungsbehörde und ausschließlich dieser kostenlos zur Verfügung gestellt werden. Wahlweise als Epub oder PDF-Manuskript. Eine Weitergabe an Dritte ist ausgeschlossen, da dies gegen das Urheberrecht verstoßen würde.

Das Infraschall in Flugzeugen entsteht, wurde durch Messungen der BG Verkehr nachgewiesen. Hierbei allerdings unter dem Aspekt der Wirkung im Innenraum. Die Werte lagen im Bereich von 70 bis 100 dB.

Diese Schalleinwirkung wird bisher auch in Studien zum Fluglärmstress nicht berücksichtigt. Eine Ausweitung ohne diese Kenntnisse wäre höchst fahrlässig und eröffnete zudem gute Chance in Rahmen von Gerichtsverfahren hier Grundlagen zu schaffen.

Der Infraschall könnte womöglich aber Diskrepanzen erklären. So wäre es möglich, dass Infraschall ohne hörbar zu sein, den Herzmuskel außer Takt bringt.

Da der Infraschall in der Fluglärmbeurteilung nicht berücksichtigt wurde ist diese unzulässig und neu unter Berücksichtigung aller Frequenzbereiche durchzuführen.

2.5 Fehlende Grenzwerte

Es gibt keine Lärmschutzgrenzwerte, welche für Fluglärm eingehalten werden müssen. Während dies für alle anderen Lärmarten der Fall ist, gibt es bei Fluglärm keine, sondern nur Werte, welche Schutzbereiche festlegen. Außerhalb davon gibt es keinerlei vom Gesetz vorgegebene Regelung. Dies muss zuerst der Fall sein, bevor weitere Ausweitungen genehmigt werden können.

Zudem ist das Frequenzspektrum des Fluglärms ein besonderer Störfaktor, da dieser den Großteil des menschlichen Sprach- und Hörbereiches abdeckt und vermutlich selbst im Infraschallbereich noch wirkt.

Wenn keine eigenen Grenzwerte vorhanden sind müssen diejenigen Werte herangezogen werden, welche dem am nächsten kommen, auch wenn diese keine explizite Gültigkeit per Gesetz besitzen mögen so gelten diese doch implizit.

Dabei ist es völlig unerheblich, ob diese Grenzwerte auf andere Emissionsquellen eingeschränkt wurden. Maßgeblich ist lediglich der Grund für diese Einstufung mit dem Schutzziel die Gesundheit des Menschen zu erhalten. Somit sind die Grenzwerte aus der TA-Lärm (40 dB(A) für den Außenbereich in Wohngebieten bei Nacht) ebenso relevant, wie die Vorgaben für Straßen- bzw. Schienenlärm (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) und die rechtlichen Regeln des Landes NRW zur Nachtruhe. Dabei ist zu beachten, dass Lärm bereits der juristischen Definition nach belastend ist und somit keine weitere Begründung notwendig ist, warum die belastend ist.

Da Lärm aus sehr vielen Quellen auf den Körper wirkt und die Gesetze nicht berücksichtigen, dass diese Lärmquellen alle zusammenwirken, muss dies bei der Umsetzung geschehen, da dies der Intention der Gesetze entspricht die Bevölkerung vor der Belastung Lärm zu schützen. Als negativer Stressor wirken

nicht nur der Fluglärm, sondern auch andere Verkehrslärme, sowie anderer Wirtschafts- und Umgebungslärm. Hier muss allein schon aufgrund der Wirkung des Lärms der Gesamtlärm betrachtet werden. Es ist unlogisch nur eine einzelne Lärmquelle zu prüfen, besonders wenn nicht einmal gemessen wird, sondern nur Fiktivbetrachtungen verwendet werden.

Es gibt keinen wissenschaftlich haltbaren Grund Lärm separat zu betrachten. Der einzige Grund für diese separate Betrachtung sind finanzieller Natur, denn Lärmschutz kostet Geld, was sich Firmen wie der Flughafen lieber sparen wollen. Der Volkswirtschaftliche Schaden wird dabei billigend in Kauf genommen. Mal ganz abgesehen von den Gesundheitskosten, welche letztendlich auch auf Lärm zurückzuführen sind.

Aus dem Arbeitsschutz ergibt sich für konzentrierte Denkarbeit eine maximale Lautstärke von 55 dB(A), Schlaf ist noch sensibler, somit müsste die Lautstärke unter dieser gesetzlich vorgegebenen Schwelle aus dem Arbeitsschutzrecht liegen. Die Empfehlung liegt hier bei 30 - 40 dB(A).

Die Kommunikation in Wohnräumen wird bei dem gegenwärtigen Lärmpegel tagsüber bereits gestört, besonders, wenn im Sommer die Fenster geöffnet sind, um die Auswirkung hoher Temperaturen auf den Körper zu mildern. Der Innenraumschutz wird somit durch Flugzählerhöhung im Sommer noch mehr in Frage gestellt. Die Rechtsgrundlage für geöffnete Fenster in diesem Zusammenhang ist das Grundgesetz, was körperliche Unversehrtheit gebietet, sowie die Gesetze zum Arbeitsschutz, welche sich daraus ableiten. Es kann nicht während der Arbeitszeit etwas anderes gelten als in der Freizeit, darum sind die Vorgaben aus dem Arbeitsschutz mit ihren Schutzwerten auch in der Freizeit anzuwenden.

Babisch belegte 2010 in einem Vortrag beim UBA, dass bereits bei einem Dauerschallpegel von 45 dB(A) in der Nacht ein signifikanter Teil der Bevölkerung durch Fluglärm gestört wird. Gemäß einer DLR Studie findet bereits ab 33 dB(A) ein aufwachen durch Fluglärm statt. 37 dB(A) führen nach einer Feldstudie der DLR bei 9 % zu Aufwachreaktion in der Nacht. In der Laboruntersuchung betrug der Wert sogar nur 30 %.

Viele Artikel verweisen auf Störungen des Schlafs ab 40 dB(A) [Osada Y, Ogawa S, Ohkubo C, Miyazaki K. Experimental study on the sleep interference by train noise. Bull Inst Publ Health (Tokyo) 1974; 23: 171-177].

Das WHO European Centre for Environment and Health, 2008 legte folgende Daten vor:

"Bis 30 dB(A): NOEL = 30 dB(A). Keine wesentlichen biologischen Effekte.

30 to 40 dB(A): NOAEL = 40 dB(A). Moderate Effekte werden beobachtet (Körperbewegungen, EEG-Aufwachreaktionen, bewusste Schlafstörungen).

40 to 55 dB(A): Adverse Gesundheitseffekte werden messbar in der Bevölkerung. Viele Menschen müssen ihr Leben anders

einrichten, um mit dem Lärm zurechtzukommen (Coping). Empfindliche Gruppen sind erheblich betroffen.

über 55 dB(A): Die Situation ist zunehmend als gefährlich für die Gesundheit der Bevölkerung. Ein großer Teil der Bevölkerung ist stark belastigt ('highly annoyed'). Das Risiko für Herz-Kreislaufkrankheiten steigt an."

Die WHO empfiehlt in ihren "Guidelines for Community Noise" (1999), dass der Mittelungspegel im Schlafraum 30 dB(A) und Maximalpegel 45 dB(A) nicht überschreiten sollte.

Dies stimmt überein mit den Vorgaben der TA-Lärm. Viele Bereiche, die überflogen werden, sind zumindest faktisch allgemeine oder reine Wohngebiete, somit sind auch diese Werte heranzuziehen. Nachts ist hier ein Maximalwert von 35 dB(A) und tagsüber ein Wert von 50 dB(A) vorgegeben. Geräuschspitzen dürfen Nachts somit nicht mehr als 55 dB(A) betragen, wenn man die fiktive Annahme zugrunde legt, dass die Fenster um 15 dB(A) dämpfen würden. Da diese im Sommer komplett offen sind, findet keine Dämpfung statt. Somit ist hier der Wert von 35 dB(A) maßgeblich, da ansonsten bei sommerlicher Hitze die Nachtruhe nicht gegeben ist. Die Temperatur hat also einen maßgeblichen Einfluss auf die Grenzwerte der Lärmstärke. Zudem ist zu berücksichtigen, dass im Sommer durch Hitze der Schlaf leichter ist. Fluglärm stellt zudem keine kurzzeitige Geräuschspitze dar, da Flugzeuge teilweise mehrere Minuten Lärm verursachen. Hier gibt weder ein Spitzenwert, noch ein Mittelungspegel die wirklich Belastung wieder. Das Ohr mittelt den Lärm nicht über die Zeit, sondern gibt das Signal weiter. Eine wie auch immer geartete Ausblendung findet allerhöchstens im Gehirn statt, was bedeutet, dass es zu keiner Entspannung kommt. Die Erholung also unabhängig von der Aufwachreaktion gemindert wird. Somit muss jedes Schallereignis bewertet werden. Da sich regelmäßig auch Krankenhäuser im Umfeld befinden gilt in der Nacht so oder so der Maximalwert von 35 dB(A). Eine Störung der Genesung von kranken Menschen in den umliegenden Krankenhäusern kann als gesichert angenommen werden, da bekannt ist das Stress die Genesung verzögert und das Fluglärm Stress erzeugt. Auch aus diesem Grund sind die Grenzwerte der TA-Lärm einzuhalten, da sie niedriger sind als die anderer Gesetze.

Tageszeiten mit erhöhter Empfindlichkeit werden durch die TA-Lärm anerkannt. Dies muss auch entsprechend beim Flugbetrieb berücksichtigt werden. Also insbesondere Morgens und Abends ist besonders Rücksicht zu nehmen.

Diese Werte sind nicht ohne Grund so festgelegt worden. Es ist nicht nachvollziehbar, warum ein Lärm anders als der andere bewertet werden soll, wenn die normierte Lautstärke identisch ist. Es gibt schließlich wissenschaftliche Gründe für diese Einstufung. Auch wenn die TA Lärm Fluglärm ausnimmt, so gibt es doch keinen Grund, warum die Grenzwerte nicht trotzdem auch für Fluglärm mangels anderer rechtlicher Vorgaben angewandt

werden können. Dabei ist es nicht relevant, welcher Lärm am Flugzeug selber ist, sondern nur der Lärm, welcher am Boden ankommt.

Die Lärmkartierung für Duisburg wurde noch nicht durchgeführt. Damit wird gegen EU-Recht verstoßen. Eine Lärmzunahme ist zumindest solange zu untersagen, bis der Ist-Zustand erfasst und ausgewertet wurde.

In einem Review Article belegen Kaltenbach, M; Maschke, C; Klinke, R (Health Consequences of Aircraft Noise, Dtsch Arztebl Int 2008; 105(31-32): 548-56; DOI: 10.3238/arztebl.2008.0548) dass es spätestens ab 45 dB(A) in der Nacht eine Schädigung der Bevölkerung vorliegt, die unterbunden werden muss. Dies untermauert den Wert von 33 dB(A), welche die renommierte DRL gefunden hat.

Gemäß der Betriebsgenehmigung von 2005 sind deutlich höhere Werte zugelassen, obwohl die Schädlichkeit von Lärm erwiesen ist.

Für die Flugbewegungen ist abschließend eine tägliche, eine monatliche und eine jährliche Gesamtfluglärmmenge festzulegen, welche das Umfeld, aufgeteilt auf die verschiedenen Städte und Gemeinden vor Fluglärm schützt. Dies hat im Umkreis von 100 km um den jeweiligen Flughafen zu geschehen und es sind alle Flugbewegungen unabhängig von Start und Ziel zu berücksichtigen. Der Wert hat sich an der gegenwärtigen Lärmmenge zu orientieren und soll danach jährlich um 10 % Abnehmen. Wird diese Lärmmenge überschritten ist der Flugbetrieb unverzüglich einzustellen. Geschieht dies nicht, ist der Flughafen gegenüber allen Betroffenen schadensersatzpflichtig.

2.6 Faktische Flugrouten

Eine chronische Belastung am Tage entsteht durch zahlreiche "Einzelfreigaben" die in Summe zu einer faktischen Ost-West-Flugroute führen. Dies geschieht aus rein ökonomischen Gründen und belastet die Bevölkerung unnötig zusätzlich. Diese faktischen Flugrouten führen dazu, dass deutlich mehr Fluglärm einwirkt. Von diesen Einzelfreigaben wird sehr häufig Gebrauch gemacht. Noch dazu sind die Rechtsgrundlagen für eine derartige Freigabe nicht zugänglich, womit die Rechte beschnitten werden ohne, dass eine rechtliche Abhilfe möglich wäre. Die DFS handelt hier im eigenfinanziellen Interesse, somit ist eine Rücksichtnahme auf die Belange der Bevölkerung nicht gegeben. Selbst dann, wenn es sich um ein nichtgewinnorientiertes Unternehmen handelt. Wie eine Beschwerde bei Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung zeigt, wird dort erst sehr verspätet auf Missstände reagiert. Wie verschiedene Geschehnisse zeigten, werden die Risiken im

Vorfeld geringer eingeschätzt, als nach dem Eintritt eines Unglücks. Bestes Beispiel ist hier die Loveparade, wo kritische Stimmen sogar abgesägt wurden. Es wäre nicht ungewöhnlich, wenn vergleichbares auch bei der DFS gegeben wäre, weshalb alle Behauptungen dieser Stelle durch eine unabhängige Stelle überprüft werden müssen.

Selbst für ein Flugerwartungsgebiet gilt, dass dieses nur in der vorgesehenen Richtung überflogen werden darf, was aber nicht der Fall ist. Aufgrund der häufigen Abweichungen müsste hier ein entsprechendes Genehmigungsverfahren durchlaufen werden, wobei natürlich auch die Belange der Öffentlichkeit zu berücksichtigen sind.

Wie ein Rechtsgutachten des UBA von Prof. Dr. Eckhard Pache aus 21. Dezember 2011 darlegt, sind Einzelfreigaben, eben keine Regel, sondern dies Ausnahme. In der gegenwärtigen Praxis verstößt die DFS hiergegen, was sich mit einer Zunahme durch eine Kapazitätserweiterung noch verschlimmern würde. Im unwahrscheinlichen Fall einer Genehmigung, müsste hier ganz klar die Auflage erteilt werden, dass die DFS Einzelfreigaben, die von den Flugrouten abweichen nur in begrenzter Zahl erteilen darf. Diese Zahl hat sich dabei daran zu orientieren, dass es sich um Einzelfälle und nicht die Regel handelt. Andernfalls ist ein Genehmigungsverfahren für die neue Flugroute durchzuführen.

Die Festlegung der Flugrouten aus der UVP ist nicht verbindlich für den späteren Betrieb und stellt nur eine Prognose dar, somit hat die Bevölkerung in diesem Punkt keine Rechtssicherheit, womit gegen UVP-Richtlinie (2011/92/EU) verstoßen wird. Durch den Airbus A380 wird zudem massiv gegen die Flugrouten verstoßen, da diese für leisere Flugzeuge geplant wurden und bei Nutzung lauterer Flugzeuge mit höherer Kapazität entsprechend neu festgelegt werden müssen.

Es ist jedenfalls bei der Erweiterung mit einer noch stärkeren Belastung in Rheinhausen zu rechnen, da aus Betriebstechnischen Gründen oder welchen auch immer noch mehr Flieger vorzeitig von den Routen mit Erlaubnis der DFS abweichen werden.

Es kann nicht angehen, dass immer mehr Menschen mit Lärm belastet werden, weil die Kapazität der vorhandenen Route nicht ausreicht. Zudem werden zu geringe Steigraten zugelassen und dabei weder das Wetter noch der am Boden ankommende Lärm berücksichtigt. Die DFS hat keinerlei Zugriff auf Lärmmessung kann dies derzeit also gar nicht bei der Festlegung oder Änderung des Kurses berücksichtigen, obwohl dies dringend geboten und über entsprechende Programme problemlos möglich ist.

Gemäß ZUR 2/2016 Seite 86ff. gilt, dass die Verfahren zur Planung des Flughafens und der Flugverfahren nicht beziehungslos nebeneinander stehen und deshalb auch nicht

separat betrachtet werden dürfen. Die bisherige Trennung ist unverzüglich aufzugeben.

"Denn die Festlegung bestimmter Flugrouten hat nicht nur allgemeinte Lärmwirkung, sondern kann - auch wenn es sich um einer Rechtsverordnung handelt - einen konkreten Belastungsgehalt für einzelne Bürger haben." (Quelle siehe oben)

Ein Beispiel hierfür ist die Wertminderung von Immobilien durch Fluglärm, wie an anderer Stelle dieser Einwendung aufgeführt. Da die Bevölkerung keinen Einfluss auf das Verfahren der Flugrouten hat, stellt dies zweifelsfrei eine grundrechtswidrige (Teil-)Enteignung dar. Schließlich hat die Bevölkerung keinerlei Einfluss auf die wirkliche Festlegung der Flugrouten geschweige denn Zugriff auf die Rechtsverordnung, um sich zumindest zu informieren. Wohl auch um durch gezielte Intransparenz Klagen gegen Rechteverletzungen zu unterbinden oder erheblich zu erschweren.

Die DFS hat bereits festgestellt, dass es zu keiner Änderung der Flugrouten kommen wird, somit werden noch mehr belastende Einzelfreigabe erteilt, obwohl die Flugrouten neu festgelegt werden müssten.

Es stellt sich zudem die Frage, ob das gegenwärtige Personal der DFS überhaupt in der Lage ist, die Mehrbelastung zu bewältigen. Wenn die Belastung für die Lotsen steigen sollte, steigt auch die Wahrscheinlichkeit für Fehler rasant an. Es wäre überaus bedauerlich, wenn deswegen Menschenleben aufs Spiel gesetzt würden. Abgesehen davon ist unklar, ob ausreichen Arbeitsplätze zur Verfügung stehen.

An dieser Stelle sei ebenfalls auf die Dissertation von Holger Wöckel verwiesen (Festlegung von Flugverfahren: Rechtliche Grundlagen und Rechtmäßigkeitsanforderungen, ISBN 978-3-428-14113-5)

Die 'Flugroute' über den Duisburger Westen erscheint zudem unnötig benachteiligend gelegt worden zu sein. In dem weniger besiedelten Bereich zwischen Moers und Krefeld wäre die Anzahl der belasteten Personen erheblich geringer und mag höchsten wirtschaftliche Gründe geben, dass dieser entlastende Weg nicht gewählt wurde. Zumal Duisburg eine Umweltzone ist und der Flughafen/-betrieb nicht nur erhebliche Lärmbelastungen verursacht, sondern auch zu Stickoxiden und Feinstaub beiträgt, obwohl diese in einer Umweltzone reduziert werden müssen und viele Autobesitzer hier neue Autos anschaffen mussten. Die Stickoxide könnten sich je nach Halbwertszeit und Umgebungsbedingungen in unproblematische Produkte umwandeln. Der Feinstaub baut sich nicht ab und sinkt schneller zu Boden, als daraus Grobstaub wird. Natürlich ist die Verteilung entsprechend groß, dass ein direkter Nachweis in bezug auf den Flugverkehr schwer ist. Berechnungen sind hier aber kein Problem.

Ein Versuch die 'Flugrouten' nachvollziehen scheiterte mangels Transparenz des Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung. Es sind lediglich die letzten fünf Änderungen der 'Zweihundertachtzehnten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Düsseldorf)' verfügbar. Die aktuellste ist allerdings die 21. Als Bürger kann man allein aufgrund der Gutachten die wirkliche Belastung nicht abschätzen, da diese nur einen Teil wiedergibt. Hierzu müssten auch die Regeln für die Flugrouten bekannt sein, um die Behauptung der DFS, dass es zu keinen Änderungen käme, bewerten zu können. Da aber der rechtliche Rahmen nicht vollständig für die Allgemeinheit verfügbar ist, ist dieser Verfügbar zu machen und eine erneute Beteiligung der Öffentlichkeit durchzuführen. Ansonsten kann dies als erheblicher Verfahrensmangel gewertet werden.

2.7 Einsparungen

Sämtliche Fluggesellschaften sind bemüht einzusparen. Der Arbeitsdruck auf Piloten nimmt zu. Tragische Fälle wie der Suizid des Germanwing Copiloten zeigen die Auswirkungen, dieser psychischen Fehlbeanspruchung durch Zeitdruck. Dazu kommen Einsparungen auch bei sicherheitsrelevanten Teilen. Dies wird natürlich als Optimierung bezeichnet, aber die Spielräume für Fehler werden so oder so kleiner. Insbesondere bei einer Ausweitung die im Zusammenhang mit sogenannten Billigfliegern steht. Da dies der einzige Zweck der Ausweitung des Flughafens Düsseldorf ist, steigt das Risiko für Abstürze signifikant an.

Die Hin- und Rückflüge werden aus rein wirtschaftlichen Gründen durch die Flugunternehmen gefordert. Es kann nicht sein, dass der Profit der Firmen mit der Gesundheit im Umfeld subventioniert werden, nur weil die sich die Hotelkosten und sonstigen Unterbringungskosten sparen wollen. Dies ist der einzige Grund für späte Rückflüge. Die ist kein Grund für eine Erweiterung. Aus Arbeitsschutzsicht, sind die häufigen Hin- und Herflüge ohnehin fragwürdig, da dies zu einer erheblichen gesundheitlichen Belastung bei den Piloten führt. Dies stellt einen weiteren Grund dar, denn auch Genehmigungsbehörden müssen ihrer Verpflichtung für den Arbeitsschutz bei Genehmigungen gerecht werden.

Der Flieger 4U 9023 der Low-Cost-Fluggesellschaft Germanwings zum Beispiel musste wegen Rauchentwicklung am Montag den 16.05.2016 in Düsseldorf notlanden. Gerade im Low-Cost-Bereich wird Sicherheit betriebswirtschaftlichen Interessen geopfert, wie das Beispiel belegt. Dies gefährdet sowohl die Passagiere, als auch die Bevölkerung im Umfeld. Es ist nur eine Frage der

Zeit, bis wirklich was passiert, sei es wegen maschinellen Defekts oder wegen überarbeiteter Piloten.

2.8 Schädigung der Umwelt

Artikel 191 des konsolidierte Vertrages der EU vom 30. April 2008 sagt:

"(2) Die Umweltpolitik der Union zielt unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Gegebenheiten in den einzelnen Regionen der Union

- auf ein hohes Schutzniveau ab.
- Sie beruht auf den Grundsätzen der Vorsorge und Vorbeugung,
- auf dem Grundsatz, Umweltbeeinträchtigungen mit Vorrang an ihrem Ursprung zu bekämpfen,
- sowie auf dem Verursacherprinzip."

Dies wird derzeit nicht umgesetzt, obwohl dringend geboten.

Vorsorge findet immer im Vorfeld statt und dient der Gefahrenabwehr. Das heißt bevor eine Schädigung eintritt, was sich auch unmittelbar aus Artikel 2 des Grundgesetzes ergibt.

Es bietet sich an, in Anknüpfung und Anpassung an das übrige Immissionsschutzrecht den Begriff der "schädlichen Umwelteinwirkungen" auch für Fluglärm anzuwenden.

Von Industrie- bzw. Gewerbequellen mag insgesamt mehr Lärm ausgehen, aber kein einzelner Betrieb beschallt einen so großen Bereich, wie ein einzelnes Flugzeug.

Es wird gefordert, dass Flughafen sowohl mobile Lärm, wie auch Schadstoffmessungen durchführt um die tatsächliche Belastung zu ermitteln. Die pauschale Behauptung, die Flugzeuge würde nicht zur Schadstoffbelastung, insbesondere in Umweltzonen beitragen, ist nicht durch Messungen belegt und zudem unrealistisch.

Die Stickoxide in Duisburg müssen verringert werden. Nach EU-Recht darf es dabei auch keine Verzögerungen geben. Da auch der Flugverkehr zu dieser Luftbelastung beiträgt, hat dieser zukünftig nicht mehr über die Städte mit überhöhten Stickoxidwerten zu fliegen, um diese Ursache auszuschalten oder analog zu den entsprechenden Vorrichtungen bei Fahrzeugen sind diese auch bei Flugzeugen vorzusehen. Der Stickoxidausstoß beim Straßenverkehr ist in den letzten Jahren zurückgegangen. Im Luftverkehr war bisher nichts vergleichbares zu vernehmen. Laut EU-Recht muss alles mögliche getan werden und dies unverzüglich, um die Stickoxidwerte zu senken. Eine einfach umsetzbare und sinnvolle Möglichkeit ist ein Überflugverbot für die Umweltzone Ruhrgebiet, bis zu einer Flughöhe von mindestens 4 km. Unter dieser Höhe muss davon ausgegangen werden, dass eine signifikante zusätzliche Belastung des Gebiets stattfindet. Untersuchungen zu der wirklichen Belastung gibt es keine. Es werden nur berechnete Zahlen vorgelegt, aber keine Messungen, welche den wirklichen

Einfluss der Flugzeuge auf die Umweltzone untersuchen. Es reicht einzig und allein der Umstand, dass im Stadtgebiet die Grenzwerte überschritten werden. Ebenfalls sind die Werte für Feinstaub einzuhalten. Auch aus dieser Verschmutzung durch Flugzeuge ergeben sich gesundheitliche Folgekosten, welche als gesamtgesellschaftliche Kosten bisher nicht für Flughäfen eingepreist werden. Nach hiesiger Kenntnis macht der Flughafen Düsseldorf nichts für die Luftreinhaltung. Es sind zudem auch keine Maßnahmen wegen Kerosinregen oder Ultrafeinstaub bekannt, welche Flughafen für das Umfeld durchführt.

Jedes bisschen Feinstaub erhöht die Krebsgefahr, insbesondere, wenn ohnehin bereits hohe Werte erreicht werden. Wie sich Fein- und Feinstaub verhält wurde nicht untersucht. Feinstaub wurde nicht einmal betrachtet, obwohl dieser besonders tief in den Atemtrakt vordringen kann.

In dem Gutachten zur Luftqualität werden MAK-Werte verwendet, obwohl diese Art von Werten inzwischen nicht nur noch in Ausnahmefällen genutzt wird. Bereits seit 2005 werden Arbeitsplatzgrenzwerte gemäß TRGS 900 verwendet. In der TRGS findet sich für C9-C15 Aromate (aromatische Verbindungen mit 9-15 Kohlenstoffatomen) der angegebene Wert von 100 mg/m^3 . Dies deutet auf fehlende Expertise des Gutachters hin, da offensichtlich veraltete Unterlagen genutzt wurden. Es stellt sich die berechnete Frage, an welchen Stellen in dem Gutachten dies noch der Fall sein mag. Mir ist nur aufgrund meines fachlichen Hintergrundes dieser Umstand aufgefallen. Es wurden für die Berechnungen fiktive Steigprofile angenommen, welche mit den realen der DFS nicht im Zusammenhang stehen. Sehr häufig ist ein langsames Steigverhalten zu beobachten, was mit deutlich mehr Lärm einhergeht. Die Grundlage für die Ausgangswerte der Berechnungen wird nicht erläutert. Allerdings kann man ohnehin davon ausgehen, dass analog zu Dieselmotoren bei Autos hier stark geschönte Werte als Grundlage herangezogen wurden. Selbst, wenn die DLR noch so gut gemessen haben sollte, werde die realen Abgaswerte nicht wiedergegeben. Nicht nachvollziehbar waren die weiteren Emissionsfaktoren (u.a. Benzol, Benz(a)pyren und Stickoxide). Hier wurden einfach Annahmen getroffen, die aus der Luft gegriffen sind. Auch an anderen Stellen wurden derartig nicht nachvollziehbare Annahmen getroffen. Die Daten für die Bodenfahrzeuge dürfte auf Herstellerangaben basieren und wie verlässlich diese sind hat ja der VW-Diesel-Skandal gezeigt. Messungen der Emissionen mit Ausnahme des Lärms gibt es keine, somit stellen die Angaben der Gutachter unfundierte Behauptungen dar, welche vom Flughafen zu belegen sind. Da Gutachten ist aufgrund dieser zahlreichen Fehler in einer soliden Datenbasis nicht als Grundlage für die Entscheidung über eine Genehmigung zu verwenden.

In dem Luftqualitätsgutachten sind ebenfalls Angabe zur Windrichtung enthalten, allerdings geben sie die Realität,

dass der Wind überwiegen von Westen, bzw. Osten kommt nicht wieder. Da bei den Berechnungen auf diese Weise fast alle Belastungen innerhalb des Flughafengeländes blieben ist dies vielleicht der Grund für die ungewöhnliche Wahl der Windrichtung.

Obwohl ökologisch günstigere Verkehrsmittel zur Verfügung stehen wird der Flugverkehr weiterhin begünstigt. Insbesondere in Hinblick auf Kohlendioxid und damit Klimaerwärmung ist jede Ausweitung des Flugverkehrs abzulehnen. Eine Einschränkung und Verteuerung wäre dagegen angezeigt und überaus sinnvoll, damit der Preis auch die wirklichen ökologischen Kosten widerspiegelt.

Ein mehr an Fluggästen bedeutet auch ein mehr an Zubringerverkehr. Das heißt wegen der schlechten Anbindung² an Nah- und insbesondere Fernverkehr, der einen anders, als etwa Frankfurt Flughafen nicht in Fußreichweite der Terminals absetzt, wird dies vermehrt zu einer Zunahme bei PKW und Taxi führen. Schon jetzt ist dies durch Flächenfraß zugunsten von Parkhäusern und erhöhtem Verkehrsaufkommen bzw. Staus gekennzeichnet. Dieser Aspekt wird noch zunehmen. Insbesondere wenn wie vom Flughafen in den Antragsunterlagen angekündigt Flugzeuge von anderen Flughäfen abgezogen werden, was allerdings auch heißt, dass ein erheblicher Zuwachs an Zubringerverkehr entsteht, der zudem auch noch dafür sorgt, dass die Entfernungen größer werden, wodurch die Gesamtemissionen für NRW deutlich stärker ansteigen. Diese Aspekte wurden in keinem Gutachten berücksichtigt, obwohl dies Auswirkungen auf Gesamt-NRW hat.

Die Eingangsbereiche der Terminals sind bereits jetzt nicht mehr für die Abwicklung des Verkehrs ausreichend. Der sogenannte Skytrain mit immer wieder auftretenden Ausfällen bedingt aber die Notwendigkeit frühzeitiger anzureisen oder direkt am Terminal halten zu können. Was aus nördlicher Anreiserichtung nicht möglich ist.

Aus den Unterlagen geht nicht hervor, wie der Flughafen trotz Ausweitung zur CO₂-Einsparung beitragen will. Die angeführte Herstellung von Ersatzkraftstoffen als Konkurrenz zu Nahrungsmitteln ist jedenfalls inakzeptabel. Andere Antriebsmethoden werden gar nicht in Betracht gezogen. Wenn es also wirklich zu einem Wachstum kommen würde, geschähe dies mit dem Flugverkehr am klimaschädlichsten. Das gerade die Klimaschädlichkeit auch noch durch Subventionen, wie etwa fehlende Besteuerung des Kraftstoffs, gefördert wird ist in diesem Zusammenhang unverständlich.

Durch die "Verlagerung" von Grünflächen wird Flughafen zu einem noch stärkeren Hitzehotspot. Das Konzept zeigt allerdings keine Maßnahmen, welcher einer Überhitzung dieses

² Bereits ein einmaliges Umsteigen ist als schlechte Anbindung zu werden, da Ausfälle, Verspätung und die sonstigen Bahnprobleme ansonsten ziemlich stressen.

Bereichs entgegenwirken. Der in den Unterlagen enthaltende Hinweis auf die Wiesen als Ausgleich trifft nur bedingt zu, da Bäume, mit einer erheblich größeren Verdunstungsfläche gänzlich fehlen. Jede Grünfläche verbraucht Sonnenenergie, während die Betonflächen trotz der Helligkeit sich einfach nur erwärmen. Noch stärker ist dieser Effekt bei Asphalt. Beispielsweise wäre es möglich, dass zurückgehaltene Regenwasser zu diesem Zweck zu nutzen. Ein derartiger Hitzehotspot sorgt gleichzeitig für einen stärkere Aufwirbelung bereits abgelagerter kleiner Partikel aus dem Bereich Fein- und Feinststaub.

Der Austausch der derzeit vorhandenen Rasengittersteine gegen Betonflächen wird das anfallende Regenwasser signifikant erhöhen und die Regeneration des Grundwassers noch stärker vermindern. Dies wird mit einem weiteren Absinken des Grundwasserspiegels einhergehen. Insbesondere ist hierbei zu berücksichtigen, dass die Stadt Duisburg etwa die Hälfte des Trinkwassers aus dem Bereich Kaiserswerth bekommt. Rigolen sind hier keine bekannt und die Planung sieht auch keine vor. Die Darstellung einer Grundwasserfließrichtung zeigt wenig Fachkenntnisse über den Umstand, dass die Fließrichtung maßgeblich durch den Wasserstand im Rhein beeinflusst wird. Ebenfalls sind keine begrünten Dächer bekannt oder für zukünftige Bauten vorgesehen. Durch die bereits bestehende Anlage im Zusammenhang mit der Geplanten kommt es zu erheblichen Beeinträchtigungen. Sowohl in Bezug auf Hitzehotspots, als auch der Grundwasserregeneration. Eine Gesamtbetrachtung fand nicht statt, obwohl bei Erweiterungen der gesamte Eingriff und nicht nur die Veränderung gegenüber einem früheren Eingriff betrachtet werden muss. In Summe ist der Eingriff erheblich und somit nicht statthaft. Die vorgesehenen Ausgleichsflächen kompensieren diesen Missstand nicht einmal annähernd. Da dieser Aspekt unzureichend betrachtet wurde ist die UVP unvollständig. Auch der SRU der Bundesregierung kritisierte den Flächenfraß und die damit einhergehenden Hochwasserprobleme. Natürlich sind es immer nur ein paar Hektar, aber in Summe führt dies zu erheblichen Problemen, weshalb für den Flughafen, als Großeinleiter ein Versiegelungsstopp zu verordnen ist.

"Vegetation und unversiegelte Böden speichern Wasser und tragen dazu bei, Überschwemmungen bei Starkregen zu verhindern ...". So das BMUB in einer Pressemeldung zum Naturkapitalbericht für Deutschland, welche gänzlich unberücksichtigt blieb.

Da sowohl Starkregenereignisse und Dürrezeiten, aufgrund des auch vom Flughafenbetrieb mitverursachten Klimawandels, zunehmen werden, ist eine wasserrechtliche Änderung höchstwahrscheinlich unzulässig. Insbesondere, wenn keine Kompensation für höhere Förderkosten von Grundwasser gegenüber den Stadtwerken Duisburg erfolgt und natürlich auch, weil

diese Thematik überhaupt nicht in ihrer Komplexität betrachtet wurde.

Wenn überhaupt muss das Regenwasser aufgefangen, aufbereitet und dann versickert werden. Die Behauptung, dass eine getrennte Erfassung aufgrund der Topologie des Flughafens in verschiedenen Bereichen nicht möglich wäre ist absurd. Der einzige Grund, warum die für eine Versickerung notwendigen Maßnahmen nicht getroffen werden, liegt in den Kosten begründet. Dies kann aber kein Grund für eine hydrogeologische Schädigung des Umlands sein.

In Hinblick auf Hochwassersituationen ist eine Einleitung über Flüsse und Bäche, selbst bei Regenrückhaltebecken nicht statthaft, da bei absehbaren Starkregenperioden der Rhein und damit die Anlieger durch Hochwasserverschlimmerung zusätzlich gefährdet werden. Bisher ist nicht bekannt, dass der Flughafen, als Großeinleiter zur Deichsanierung beitragen würde. Zudem wurde bei der Betrachtung nicht berücksichtigt, dass es an den Rändern von Flächen zu Versickerungseffekten kommt. Die durchgeführten Berechnungen gehen von dem Vergangenen aus, vernachlässigen aber mögliche und wahrscheinliche Katastrophenszenarien.

Das Abstellen auf die veraltete DIN EN 752 (April 2008) kann nicht statthaft sein, diese Norm nicht die zukünftige Entwicklung berücksichtigt und somit ungeeignet ist eine entsprechende Vorsorge für die nächsten 20 Jahre zu treffen. Die zur Berechnung genutzte Software wird nicht verständlich vermittelt und es nicht erkennbar, wie Starkregenereignisse in die Berechnung einfließen. Zumal die Jahrtausendhochwässer der letzten Jahre zeigen, dass solche Ereignisse auch in Westdeutschland häufiger vorkommen können. Da ist jeder einzelne Tropfen mehr eine zusätzliche Belastung.

Eine Zunahme im Luftfrachtverkehr ist nicht vereinbar mit dem Ziel den Klimawandel zu bremsen, da Luftfracht um ein vielfaches mehr Treibhausgase freisetzt, als bei allen anderen Transportmethoden. Würde man die Umweltkosten in die Frachtkosten einpreisen, wäre diese nur in den seltensten Fällen noch wirtschaftlich.

Da auch weitere Infrastruktur ausgebaut werden soll, wie etwa Terminal C und Parkhaus 4 oder Neubau von Parkhäusern, ist mit einem Mehrverbrauch an Energie zu rechnen. Kompensationsmaßnahmen hierfür gehen aus den Unterlagen nicht hervor. Bemerkenswerterweise steht die Information zu Veränderungen bei Parkhäusern nicht etwa im Verkehrsgutachten, sondern im Luftqualitätsgutachten, was einmal mehr zeigt wie ungenügend das Verkehrsgutachten ist. Zudem wird sowohl hierfür, wie auch für die Lärmbetrachtungen die Flugzeugflottenzusammensetzung von heute angenommen, es ist aber davon auszugehen, dass vermehrt größere Maschinen genutzt werden, die sowohl lauter, als auch stärker emittierend sind.

Davon abgesehen wird durch Stromverbrauch ebenfalls die Luftqualität gesenkt. In den Umweltberichten war nichts zur Stromquelle angegeben, also ist davon auszugehen, dass Flughafen schmutzigen Strom bezieht und somit auch hier die Luftqualität vermindert. Ein Teil des Stroms mag aus den Blockheizkraftwerken stammen, aber sicherlich nicht alles.

Die Lichtemissionen an sich mögen nicht umweltschädlich sein, allerdings der immense Stromverbrauch für das Roll- und Vorfeld, sowie die Bahnen. Da in der Nacht, wenn überhaupt nur wenig Flugzeuge starten und landen wäre in der Zeit dazwischen sämtliches Licht zu löschen. Ob dies gemacht wird unbekannt, da es in dem Lichtemissionsgutachten nicht erwähnt wird.

Die Störung für die Natur, sowie der Energieverbrauch würden gemindert. Sicherheitsgründe gibt es keine, welche dagegen sprechen würden, denn wenn ohnehin kein Flugzeug zur Landung ansetzt braucht das Licht nicht an zu sein. Dazu kommt die sofortig Aktivierbarkeit dank LED.

Für NRW existiert derzeit kein Luftverkehrskonzept, was aber dringend erforderlich ist, um Wildwuchs und Schädigung der Umwelt zu verhindern. Solange dieses nicht existiert, sind alle Genehmigungen, insbesondere fragwürdige, wie die des Flughafens Düsseldorf, abzulehnen.

Ein ebenfalls relevanter Themenkomplex, der Abfall, wurde gar nicht betrachtet. Es bleibt für die Bevölkerung unklar, wie stark sich die Abfallmenge, durch die hypothetisch höheren Passagierzahlen, erhöhen würde. Es versteht sich von selbst, dass mehr Müll auch mehr Transporte dieses Mülls bedingen würden. Da in Deutschland der Grundsatz der Müllvermeidung gilt, hätten zudem Maßnahmen zur Reduzierung oder besseren Verwertung der Müllmenge vorgeschlagen werden müssen.

Neben Hausmüll und Gewerbemüll, fallen auch Fäkalien an. Diese größere Menge für Kläranlagen wurde nicht betrachtet. Zumal bei Starkregenereignissen die Kläranlagen wegen der zunehmenden Flächenversiegelung an ihre Grenzen oder darüber hinaus geführt werden.

2.9 Schädigung der Natur

Eine Ausweitung des Flugbetriebs steigert die Wahrscheinlichkeit für Zusammenstöße mit Vögeln und Fledermäusen.

Fledermausbekämpfungsaktionen durch den Flughafen sind nicht zulässig. Fledermäuse sind bedrohte Arten und dürfen deshalb nicht bekämpft werden.

Um Tiere und Pflanzen nicht zu schädigen ist eine Luftgüteüberwachung notwendig.

Insbesondere für Bodenbrüter stellen die Flugzeugsilhouetten in einer bestimmten Höhe eine erhebliche Belastung dar. Da bei einer Erhöhung der Starts und Landungen damit zu rechnen ist,

dass bisher kaum oder unbelastete Bereiche erheblich belastet werden, wird die Population an Bodenbrütern geschädigt. Die Reaktion kann bis zur Gelegeaufgabe gehen.

Für Fledermäuse wird eine Barrierewirkung durch Lärm nur angenommen, belegt ist dieser bisher keineswegs. Deswegen kann ohne Beleg eine Kapazitätsausweitung nicht stattfinden, da so gegen das BNatSchG verstoßen werden würde.

Stand der Wissenschaft ist, dass ab einer Lärmbelastung von 47 dB(A) eine erhebliche Minderung der Lebensraumeignung gegeben ist (vgl. Heinrich Reck et al., Angewandte Landschaftsökologie, 44, 2001). Die Unterlagen des Flughafens erwähnen diesen Effekt aber nicht einmal.

Die zur Verhütung von Vogelschlag angewandte "Richtlinie zur Verhütung von Vogelschlägen im Luftverkehr" ist vom 13. Februar 1974 und somit über 40 Jahre alt. Damit entspricht sie längst nicht mehr dem Stand von Wissenschaft und Technik, der sowohl Schäden für Passagiere, als auch die Bevölkerung verhindern. Im Sinne der Gefahrenvorsorge und des Tierschutzes, darf aber eine völlig unzureichende Rechtsgrundlage nicht für dieses Verfahren herangezogen werden. Zumal sich aus dem Arbeitsschutzgesetz, welches auch für die Arbeitsplätze an Bord eines Flugzeuges gilt, immer der aktuelle Stand anzuwenden ist.

Eine Stressung der Fauna durch die Auswirkung der Infraschallemissionen ist gegeben. Eine Analyse der Lebenserwartung würde hier die gleichen Befunde, wie beim Menschen durch Stressreaktionen ergeben. Allerdings führen weder der Flughafen noch die verantwortlichen Behörden eine derartige Untersuchung durch. Es wird von einer erheblichen Schädigung der Arten durch hörbaren und tieffrequenten Schall ausgegangen. Die Untersuchungen beim Säugetier Mensch lassen sich problemlos auf die anderen Arten übertragen. Ein Gewöhnungseffekt an Lärm tritt auch hier nicht auf, da die Lärmsignale immer im Gehirn landen und wenn überhaupt dort gefiltert werden. Sämtliche tierneurologischen Befunde deuten darauf hin, dass insbesondere Säugetier auf Lärm, wie der Mensch reagiert.

Wie kann für Amphibien behauptet werden, dass es sich nicht um lärmempfindliche Arten handelt? Auf welcher wissenschaftlichen Grundlage basiert diese Behauptung? Schließlich ist die Lärmempfindlichkeit gegenüber Infraschall bei Erdbeben auch von Amphibien und Reptilien bekannt.

2.10 Schädigung der Wirtschaft

"Umgebungs-lärm betrifft zahlreiche Menschen in Europa. Er wird in der Öffentlichkeit als eines der wichtigsten Umweltprobleme wahrgenommen. Er kann sowohl körperliche als auch psychologische Auswirkungen auf den Menschen haben und

grundlegende Aktivitäten wie **Schlafen, Erholung, Lernen und Kommunikation beeinträchtigen**. Diese Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit sind seit langem bekannt, neue Forschungsergebnisse zeigen jedoch, dass sie bereits bei niedrigeren Lärmpegeln auftreten als bisher angenommen."

(Quelle: <http://www.eea.europa.eu/de/themes/noise>)

Der Flughafen Düsseldorf argumentiert mit Arbeitsplätzen. Allerdings wirkt sich die fehlende Erholung nach Feierabend durch anhaltenden Fluglärm negativ auf die Regeneration von Millionen Menschen aus. Fehlende Erholung mindert wiederum die Resilienz (Widerstandskraft), wodurch die betroffenen Menschen anfälliger für Fehlbeanspruchungen auf der Arbeit sind. Dadurch sinkt die Leistungsfähigkeit. Der volkswirtschaftliche Schaden durch Fluglärm ist natürlich nur schwer zu beziffern, allerdings ist dieser nicht zu vernachlässigen. Besonders, wenn andere schädigende Faktoren dazukommen. Dies schädigt natürlich insbesondere umliegende Gemeinden, da die Einkommenssteuereinnahmen und Kaufkraft ebenfalls sinken. Untersucht wurde dieser Faktor bisher nicht, jedenfalls nicht im Zusammenhang mit dem Flughafen Düsseldorf. Das LUBW (Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg) weist allerdings auf die negativen Auswirkungen von Lärm auf die Arbeitskraft und Leistungsfähigkeit in der Broschüre 'Psst!' hin. Dieser Umstand ist bereits, durch zahllose Kenntnisse aus dem Arbeitsschutz, Stand von Wissenschaft und Technik.

Zudem ist nachgewiesen, dass insbesondere Fluglärm nicht nur die nächtliche Erholung schädigt, sondern tagsüber auch die Lernleistung mindert, wodurch eine zusätzliche Schädigung der Wirtschaft erfolgt. Fachkräfte wären somit schlechter gebildet oder fehlen gänzlich. Somit wird durch die fluglärmbedingte Verminderung von schulischen Leistungen (u.a. NORAH Studie) der Wirtschaftsstandort NRW nachhaltig geschädigt. Da die Beeinträchtigung sowohl in der Schule, als auch zuhause und bei der Nachtruhe stattfindet reicht eine Nachrüstung von Schulen keinesfalls aus. Die Emission muss bekämpft werden nicht die Immission, damit NRW auch weiterhin innovativ bleiben kann.

In einem TAZ-Interview des Umweltexperten mit Thomas Myck bezifferte dieser für den Flughafen Frankfurt (Main) allein die Kosten für Gesundheitsschäden auf 40 Millionen Euro. Erkrankungen durch Lärmstress kosten die Versicherungen insgesamt sehr viel Geld. Flughäfen beteiligen sich nicht an den Folgekosten des Betriebes. Wahrscheinlich nur schwer schätzbar sind die Leistungseinbussen aufgrund der Fluglärmbelastung am Arbeitsplatz und in der Freizeit. In wirtschaftlicher Hinsicht, ist Fluglärm, wie alle Lärmarten, als ein schweres, wirtschaftsschädigendes Problem zu sehen.

Fluglärm verursacht somit insgesamt einen Volkswirtschaftlichen Schaden, der sich kaum bemessen lässt.

Auch dieser Punkt ist gegenüber den wirtschaftlichen Interessen des Flughafens abzuwägen.

Zudem wäre unter dem Gesichtspunkt, dass Flughafen angeblich für den Wirtschaftssektor als Zubringer internationaler Firmen unverzichtbar ist, nicht nachvollziehbar, warum die Steuerung des Flugangebots nicht unmittelbar dem Wirtschaftsministerium untersteht. Schließlich werden internationale Akteure auch aus Ländern kommen, welche nicht angebunden sind. Wenn ohnehin ein Umstieg zum Beispiel in Amsterdam notwendig ist, wäre es hier sicherlich sinnvoller, auch unter Klimaschutzaspekten, für eine bessere Anbindung mit dem ICE zu sorgen, was im Endeffekt mehr bringt.

Bei den Businessflügen ist von der Tendenz her eher einer leichte Abnahme zu beobachten. Die Erweiterung dient also nicht dem Wirtschaftsstandort Düsseldorf. Eine deutliche Zunahme ist nur bei der Touristik zu beobachten, die Erholung des einen darf aber nicht zu Lasten des anderen gehen. Dies muss allein marktwirtschaftlich über den Preise geregelt werden und nicht durch höhere Kapazitäten.

Durch die Vorgabe und stärker Einschränkung beim Lärm würde die Wirtschaft sogar gefördert werden, denn die Luftfahrtindustrie hat schließlich viele Arbeitsplätze und die Verschärfung von Rahmenbedingungen sind förderlich. Insbesondere eine stärker Gewichtung der Landegebühren für lautere Maschinen würde erheblich zu einem Wechsel zu leiseren Maschinen führen. Die derzeitige Kostenstruktur reicht dafür nicht.

Ein Flughafen ist kein Teil der öffentlichen Infrastruktur und muss sich somit den Rahmenbedingungen stellen, welche durch die Umgebung gegeben sind und kann eben gerade aus Profitgründen verlangen, dass die Rahmenbedingungen einseitig zu Gunsten eines Wirtschaftsakteurs verändert werden. Dies wäre Wettbewerbsverzerrung. Insbesondere gegenüber Schiene, da hier ein direktes Konkurrenzverhältnis besteht.

2.11 Arbeitsplätze am Flughafen

Die Behauptung eines Zuwachs an Arbeitsplätzen ist nicht nachvollziehbar. Woher sollen diese Arbeitsplätze kommen? Die Zahl ist eine ohne belegte Fakten in den Raum gestellte Behauptung. Zudem überwiegt die zuvor dargelegte Schädigung der Wirtschaft jeglichen fiktiven Zuwachs an Arbeitsplätzen am Flughäfen.

Wie viel Arbeitsplätze, Firmen usw. sind bereits durch die ständige Belastung mit Fluglärm vernichtet worden? Der Lärm führt nachweislich zu einer Konzentrationsminderung, was sich auch in Minderleistungen ausdrückt. Es dürfen also nicht nur die fiktiven Arbeitsplätze betrachtet werden von welchen der

Flughafen behauptet diese würden entstehen, sondern auch jene die vernichtet werden bzw. die vernichtete Arbeitskraft.

Man könnte sogar mal untersuchen in wie weit die hohe Arbeitslosigkeit in Duisburg mit Lärm zusammenhängt. Somit wäre es möglich einen Teil der in Duisburg verursachten Sozialkosten auf den Flughafen zurückzuführen. So gesehen müsste der Flughafen Düsseldorf die Sozialkosten von Duisburg und anderen Städten schultern, weil dieser mitverantwortlich ist.

Zudem sichert die Marktmacht des Flughafens Düsseldorf dessen Position. Zusammen mit Köln/Bonn bietet der Flughafen eine gute Internationale Anbindung, die auch ohne Ausweitung bestehen bleibt, da der Markt in den höheren Preissegmenten gesättigt ist. Nur bei Billigfliegern erscheint noch Wachstum möglich, welches allerdings nicht notwendig ist. Na einer Studie des DLR beträgt bereits jetzt der Anteil an Billigfliegern 50 %.

Die Arbeitsplätze bei der DFS verringerten sich von 2014 (5881) nach 2015 (5672). Bei einer Zunahme des Flugverkehrs hätte ich erwartet, dass auch mehr Personal notwendig wäre, um insbesondere die stark belasteten Lotsen zu entlasten. Die rückläufigen Zahlen erwecken den Eindruck, als würde hier die Verantwortung auf immer weniger Schultern verteilt, was aufgrund der starken beruflichen Belastung schneller zu Fehlern führen kann.

Es steht ganz klar fest, dass die Anzahl der Lotsen und natürlich auch deren Arbeitsplätze bei einer Ausweitung mehr werden müssten. Einen Hinweis darauf gibt es nicht.

Davon abgesehen wurde mit der Wahl der Organisationsform als GmbH die Haftung eingeschränkt, ob diese ausreicht, wenn ein Flugzeug wegen Fehlern oder Cyberterroranschlag in ein Wohngebiet brennt, ist unklar.

Wie aus der Presse vom 28.04.2016 hervorgeht sollen Passagiere demnächst ihre Koffer selber aufgeben. Natürlich um Personal einzusparen. Kulanz und Service werden darunter aber genauso leiden, wie die Passagiere und natürlich die Anzahl der Arbeitsplätze.

An anderen Flughäfen in NRW sind Kapazitäten frei. Durch eine Verlagerung des Flugverkehrs, würden dort sogar insgesamt sogar mehr Arbeitsplätze entstehen, da manches Personal an jedem Ort vorgehalten werden muss. Somit würde eine Ausweitung des Flughafens sogar zu einem Verlust von Arbeitsplätzen führen, da diese an anderen Flughäfen nicht entstehen.

Dies wird durch folgendes Zitat der Verkehrsaufkommensanalyse untermauert:

"Aufgrund der zusätzlichen Kapazitäten am Flughafen Düsseldorf ist davon auszugehen, dass durch diese zusätzlichen Kapazitäten Angebote von den umliegenden Wettbewerbsflughäfen verlagert werden."

Das heißt an anderen Flughäfen könnten sogar Arbeitsplätze wegfallen. Mehr als durch den Flughafen Düsseldorf kompensiert

werden. Da die meisten betroffenen Flughäfen in NRW eher in wenig besiedelten Gegenden liegen, dürfte es sich hier um strukturschwächere Regionen handeln, an den sich Düsseldorf nun bereichern will. Ein Vorgehen, was einfach nur als widerlich zu bezeichnen ist. Wer also mit Arbeitsplätzen argumentiert, sollte die Verlagerungseffekte nicht verschweigen. Zu diesem Thema, also wie viele Arbeitsplätze komplett neu entstehen und wie viele alleine aufgrund von Verlagerungen anderswo weggenommen werden, gibt es keine Studie. Da der Flughafen allerdings sehr stark mit Arbeitsplätzen argumentiert, darf dieser gesamtgesellschaftliche Aspekt nicht unbeachtet bleiben. Jede Art von Raubtierkapitalismus hat zu unterbleiben und darf keinesfalls noch staatlich unterstützt werden.

Die IHK geht einer Broschüre, auf der Internetseite des Flughafens, von "katalytischen" Effekten aus. Das es zu Neuansiedlungen von Unternehmen in Flughafennähe kommen würde. Hier stellt sich allerdings die Frage, wo diese Ansiedlung stattfinden soll. Das Umfeld des Flughafens ist dicht bebaut oder ist aus Lärmschutzgründen unbesiedelt. Eine Ansiedlung von Firmen ist hier gar nicht möglich.

Die Verkehrsprognose geht davon aus, dass es kaum Änderungen der Stellplatzzahlen geben wird, womit es unwahrscheinlich erscheint, dass wesentlich mehr Personen am Flughafen arbeiten werden, als derzeit. Das Argument der Arbeitsplätze ist somit also nicht nur widerlegt, es wird sogar klar, dass eine Kapazitätserweiterung zumindest hunderte von Arbeitsplätzen vernichten wird.

2.12 Notwendigkeit des Flugverkehrs

Artikel 20a Grundgesetz bedingt eine sorgfältige Überprüfung ob Flugbetrieb in diesem Umfang überhaupt notwendig ist. Die Notwendigkeit des Flugverkehrs muss somit dargelegt werden, dies ist im Antrag nicht der Fall. Billigflieger sind weder für die Wirtschaftliche Entwicklung, noch in sonst einer Form sinnvoll oder notwendig. Insbesondere nicht unter dem Aspekt des Klimawandels. Aber auch die Sinnhaftigkeit von Kurzstreckenflügen muss bezweifelt werden, da mit sämtlichen Unwägbarkeiten die Fahrt mit einem Zug sowohl vom Stresslevel, als auch von der Zeitersparnis meist überwiegt.

Allein der Umstand, dass mehr Nachfrage nach Slots besteht, als der Flughafen anbieten kann, begründet keine Ausweitung des Betriebs. Dies kann der Flughafen auch durch Auswahl von Flügen mit entsprechender Wertschöpfung regeln. Als Grundlage für eine Ausweitung die Nachfrage zu nennen ist ohnehin nicht rechtmäßig. Der rechtliche Rahmen ist die Belastung der Bevölkerung, denn ansonsten könnten sich alle Betriebe ausweiten, wie sie wollten, weil die Nachfrage besteht.

Hierbei sind nicht nur die reinen Flugzeiten relevant, sondern auch die Zeiten von und zu dem Flughafen, sowie das Warten auf Gepäck. Es gibt sogar die Entwicklung von Flugzeugen für Kurzstrecken, welche deutlich lauter als die heutigen Triebwerke sind, um Treibstoff einzusparen. Es ist davon auszugehen, dass die Firmen aus ökonomischen Gründen genau diese Flugzeuge für Inlandsflüge vom Flughafen Düsseldorf einsetzen werden, was die Lärmbelastung zusätzlich steigern wird. Deswegen müssen Flüge zu Zielen, welche mit einem Zug in oder in weniger als 4 Stunden erreicht werden können komplett untersagt oder mit erheblichen Auflagen belegt werden, da diese nicht notwendig sind. Frankfurt Main ist mit dem ICE schneller zu erreichen, als mit einem Flugzeug, wenn man die Vorlaufzeit mit Sicherheitskontrollen usw. berücksichtigt. Wird noch Gepäck abgeholt ist sogar die Reise zum HBF Berlin von Duisburg HBF mit dem ICE schneller, als mit dem Flugzeug. Noch absurder werden die regelmäßig von Düsseldorf nach Frankfurt stattfindenden Flüge. Die Flugzeit beträgt hier ca. 55 min. Mit den üblichen Verzögerungen im Vorfeld, Check-In/Checke-Out, ggf. der Gepäckausgabe und natürlich Anreise und Ankunft eine halbe Stunde vorher summiert sich dies auf zwei Stunden. Mindestens drei Stunden wären es, wenn dies, wie häufiger der Fall, Teil eines Fernzielfluges wäre. Zum Vergleich braucht die Bahn von Düsseldorf HBF bis Frankfurt Flughafen, mit der schnellsten Verbindung, gerade einmal eine Stunde und 13 Minuten. Gleiches gilt, wenn man aus dem Ruhrgebiet anreisen würde, da man mit der Bahn ja erst einmal zum Flughafen müsste, wo es ebenfalls durch Umsteigen Zeitverluste gibt. Die direkte Durchfahrt mit einem ICE, wäre hier ebenfalls schneller. Bei einem Start ab Düsseldorf HBF wäre man mit der Bahn unter der Berücksichtigung der Gesamtzeit also schneller. Der einzige Grund, warum das Flugzeug auf der Strecke also überhaupt noch genutzt wird, ist somit eine unverhältnismäßige Subventionierung durch Steuererleichterungen und nicht kompensierten Umweltbelastungen gegenüber anderen Verkehrsträgern. Es mag zwar nicht möglich sein dem Flughafen vorzuschreiben, welche Verbindungen dieser anbietet, es ist allerdings nicht zulässig unter solchen Bedingungen eine Kapazitätserweiterung zuzulassen, wenn noch immer solche Strecken angeboten werden, da dies deutlich zeigt, dass es ohnehin eine Überkapazität gibt, da die Fluglinien sonst nicht solche unsinnigen Verbindungen anbieten würden. Das ist marktwirtschaftlich nicht zu begründen und zeigt, dass die insgesamt langsamere Flugverbindung geringere Kosten verursacht.

Hier Bedarf es einer Untersuchung, welche Flüge wirklich notwendig sind und welche sich auch auf anderem Weg erledigen lassen. Hierbei darf nicht nur der Flug selber zählen, sondern auch die Zeit, welche den Zu- und Abgang vom Flughafen vom Start-HBF bedingt, wie Check-In, rechtzeitige Anreise,

Gepäckausgabe, Komfort, durchgehende Nutzung von IT. Die Einschränkungen beim Flugverkehr sind erheblich.

Ebenfalls wird suggeriert, dass es um Stärkung des Wirtschaftsstandortes ginge, dabei wächst der Business-Bereich der Flüge gar nicht, sondern nur die Urlaubsflüge, was ja heißt, dass eine Ausweitung und damit eine Mehrbelastung nach 22 Uhr aus wirtschaftlichen Gründen keinesfalls notwendig ist. Dieser Umstand versucht die Antragsstellerin zu verschleiern, indem sie auf eine angeblich nicht mehr mögliche Differenzierung zwischen gewerblichen und privaten Anlässen behauptet. Allerdings ist diese Unterscheidung durchaus möglich lediglich aufwändiger. So können Familien zu 99 % als urlaubsbedingt angesehen werden. Ebenfalls lassen die Zahlen der VISA außerhalb der EU einen Rückschluss auf den Anteil der Wirtschaft zu. Bestimmte Flugziele lassen gewerbliche Reisen unwahrscheinlich erscheinen. In einem entsprechenden Gutachten kann also problemlos dargelegt werden, was der wirklich wirtschaftlich notwendige Anteil an Flugreisen ist. Dieser Anteil plus einem angemessenen Anteil für Urlaub (Verhältnis Gewerbe/Urlaub 3:7) ergibt die wirklich notwendige Kapazität des Flughafens. Das Ergebnis wird hier sein, dass sogar weniger Kapazitäten notwendig sind, womit auch die deutsche Urlaubswirtschaft gefördert würde, die ansonsten wegen immer mehr Fernreisen bedroht ist. Die Arbeitsplatzverluste in deutschen Urlaubsregionen wurden bei der Arbeitsplatzbetrachtung nicht berücksichtigt, obwohl nicht nur Zuwächse, sondern auch die massiven Verluste berücksichtigt werden müssen, um die gesamtwirtschaftlichen Folgen dieses Antrags im gebotenen Umfang abzuwägen.

Der Flughafen Düsseldorf müsste einfach nur marktkonform, wie es für begrenzte Angebote gilt, die Preise für Starts und Landungen erhöhen, dann gibt es auch keine Engpässe mehr. Dadurch regelt sich der Rest von selbst. Zudem müssen hierbei die Kosten für Lärm deutlich erhöht werden, denn die derzeitigen erhobenen Lärmgebühren zeigen keine Steuerungswirkung.

Eine deutschlandweite Bedarfsplanung gibt es nicht. Der Flughafen Düsseldorf, will seine Kapazität ausweiten, obwohl zeitgleich zahlreiche Regionalflughäfen nicht ausgelastet sind. Eine Kopplung an die Verkehrsplanung für Straße und Schiene gibt es nicht. So ist auf Strecken mit ICE-Verbindung häufig kein Flugverkehr notwendig (z.B. Berlin Düsseldorf) und es erscheint mehr als fragwürdig, wie ein Flug so viel günstiger sein kann, was wohl daran liegt, dass die Lärmkosten nicht eingepreist werden.

In den letzten Jahren war sogar ein Rückgang des Flugverkehrs festzustellen, womit eine Ausweitung gar nicht notwendig ist und jeder Grundlage entbehrt.

Von Düsseldorf wurden 2014 21,8 Millionen Passagiere bei 202 000 Starts und Landungen befördert. Das heißt im Durchschnitt

waren pro Maschine 108 Passagiere. Dies ist ziemlich, wenn man die Kapazitäten der Maschinen bedenkt. Dies heißt, dass viele Maschinen zu leer fliegen.

Let man den Geschäftsbericht des Flughafen Düsseldorf zugrunde werden von den möglichen Flugbewegungen nur 85 % mit einer Auslastung von 75 % genutzt. Das heißt gerade mal etwas mehr als die Hälfte der Passagierkapazitäten von 64 % wird genutzt. Zudem ist hier bereits in der Vergangenheit ein kontinuierlicher Rückgang zu verzeichnen.

Ein Wachstum kann nur bei Billigfliegern erfolgen und es ist nicht akzeptabel, dass Billigflieger mit der Gesundheit subventioniert werden. Dem Allgemeinwohl dienen Billigflieger nicht. Vielmehr sind die Piloten einer erheblichen Belastung ausgesetzt, welche durchaus in weiteren stressbedingten Katastrophen enden kann.

Die Kapazität kann ferner aufgrund von Wirbelschleppen, welche im Bereich der Startbahn auch mehrere Minuten bestehen, gar nicht erhöht werden. Allein aus Sicherheitsgründen ist dies nicht möglich, selbst wenn man die Parallelbahn mitbenutzen würde, bestünden hier erheblich Gefährdungen für Menschenleben.

Ich erinnere mich hier an einen Fernflug, bei dem die Maschine ziemlich leer war. Die Plätze waren höchstens zur Hälfte besetzt. Dies ist wohl eher das Problem. Die vorhandenen Verbindungen sind nicht gut genug ausgelastet. Der Lärm eines Flugzeuges wird durch die Passierzahlen nur marginal beeinflusst, aber bei Volllastung würde sich die Anzahl der Lärmereignisse drastisch reduzieren. Somit muss der Flughafen erst einmal dafür sorgen, dass die angebotenen Flüge ausgelastet sind. Dies ginge unter anderem über entsprechende Strafgebühren.

Der Flughafen braucht also nicht mehr Kapazität, sondern erst einmal eine bessere Auslastung der vorhandenen Maschinen. Die Alternative wären kleinere Maschinen, die bekanntlich auch weniger Lärm machen.

Hier eine Ausweitung zu fordern, während die vorhandene Kapazität nicht einmal ausgenutzt wird, ist einfach nur schamlos. Der Flughafen wir jetzt vielleicht sagen, dass dafür die Airlines verantwortlich sind, dann sollte der Flughafen überlegen, wie er diese zu besserer Auslastung bringt. Für halbvolle Flugzeuge müssen jedenfalls deutlich stärker Lärmauflagen gelten, als für volle, zumal diese aufgrund der geringeren Last schneller steigen könnten. Die Verkehrsaufkommensprognose zeigt deutlich, dass viele Flugzeuge nur schlecht ausgelastet sind. Das also das Angebot größer ist, als die Nachfrage. Somit müssen der Flughafen bzw. die Fluglinien erst einmal dieses Potential voll ausschöpfen, bevor überhaupt eine Grundlage für ein weiteres Wachstum existiert.

Die Erfahrungen anderer Flughäfen belegen, dass die Passagierzahlen gesteigert werden können ohne mehr Flugzeuge starten zu müssen.

Ebenso ist belegt, dass der Flughafen nur einen Teil seiner Einkünfte durch den Flugverkehr generiert. Je nach Flughafen werden bis zu 50 % der Einnahmen und damit auch des Gewinns durch die Geschäfte im Flughafen generiert. Dies ist auch das wirkliche Ziel der Kapazitätserweiterung. Mehr Kunden für die Geschäfte und nicht etwa mehr Flugverkehr, allerdings lässt sich dieses Ziel auch auf anderem Wege erreichen. Etwa durch besser ausgelastete Flugzeuge.

Zum Schutz der Bevölkerung sind zudem Starts und Landungen der lautesten Flugzeuge (z.B. B747, MD11, MD82, A380) komplett und unwiderruflich zu untersagen. Diese Untersagung ist zum Lärmschutz zudem in regelmäßigen Abständen (spätestens alle 5 Jahre) auszuweiten, um dem Stand der Technik beim Lärmschutz gerecht zu werden.

Wie irrelevant der Flugverkehr für die Logistik ist sieht man daran, dass der Flugverkehr nur ganz am Rande im "Logistikkonzept des Landes Nordrhein-Westfalen" (2016) Erwähnung findet. Logistik setzt vornehmlich auf die Verkehrsträger für Straße, Schiene und Wasserstraßen. Warenverkehr kann ohnehin nur sehr eingeschränkt über die Luft abgewickelt werden. Erstens sind die Preise im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern sehr hoch. Gleichzeitig ist der Schadstoffausstoß immens. Zweitens kann insbesondere Gefahrgut nur sehr eingeschränkt transportiert werden. Und große Mengen lassen sich ohnehin nicht mit Luftfracht transportieren. Nur bei großer Eile wird auf den Lufttransport gesetzt, ansonsten wird dies durch kluge Planung vermieden.

Ein Marktversagen, welche die staatliche Erlaubnis zu mehr Flugverkehr notwendig machen würde, liegt nicht vor. Somit gibt es keine Rechtsgrundlage im Sinne des Allgemeinwohls, welche eine Ausweitung ermöglichen würde. Zumal eine partielle Enteignung (durch Wertverminderung) zugunsten des Flughafens ohne Kompensation stattfindet.

In einer fiktiven Betrachtung begutachtete die DLR die theoretische Kapazität des Zweibahnsystems. Ließ dabei aber betriebliche Einschränkungen im Luftraum und den Vorfeldern außer acht. Es ist allerdings unmöglich, die wirkliche Kapazität mit derartig fiktiven Betrachtungen zu betrachten. Es gibt immer Verzögerungen und Probleme und nur ein Segment einer Kausalkette zu betrachten ist unseriös. Somit ist die Studie keine zulässige Grundlage für eine Entscheidung, da sie nicht die reale Kausalkette und die damit einhergehenden Beschränkungen betrachtet. Natürlich ist eine derartig umfassende Betrachtung aufwendiger und teurer, aber dies kann kein Grund sein, keine realistische Betrachtung durchzuführen. Da dies nicht gemacht wurde ist davon auszugehen, dass eine

realistische Erhöhung des derzeitigen Zustandes nicht machbar ist.

Ferner geht diese Studie der DLR teilweise davon aus, dass vor 6 Uhr Starts und auch nach 22 Uhr Abflüge stattfinden werden, was bisher nicht zulässig ist. Es ist also absehbar, dass die ohnehin schon eingeschränkte Nachtruhe noch weiter eingeschränkt wird. Noch immer gehen gemäß einer IHK-Werbebrochure für den Flughafenausbau, zahlreiche Flüge nach Berlin, obwohl der ICE genauso schnell ist, wenn man, wie an anderer Stelle dieser Einwendung dargelegt die Gesamtzeit rechnet.

Gemäß Börsen-Zeitung vom 18.05.2016 ist mittelfristig kein größeres Wachstum, als 2-3 % zu erwarten. Für den Flughafen Düsseldorf wäre dies ein Mehrbedarf etwa 7000 Flügen, der allerdings auch durch Kompensation erreichbar ist. Ebenfalls ist dem Bericht in dieser Ausgabe zu entnehmen, dass Transferpassagiere weniger Einnahmen bringen, da sie am Flughafen weniger ausgeben. Dazu kommt noch ein rückläufiges Einkaufsverhalten am Flughafen etwa im Low-Cost-Bereich. Wobei der Flughafen einen wesentlichen Anteil von Gewinn und Umsatz eben gerade durch Verkauf am Flughafen macht. Nach Angaben des Flughafens liegt der Anteil welche die Shops ausmachen bei 30-40 %

Im Luftfrachtverkehr gibt es vorgenannter Quelle zufolge erhebliche Überkapazitäten, womit belegt wird, dass ein Mehrbedarf an Luftfracht nicht existiert, hier also ebenfalls kein Grund für eine Ausweitung besteht.

Zuwachs gäbe es, wenn überhaupt, nur im Low-Cost-Bereich allerdings gibt es hier genügend Mitbewerber in weniger dicht besiedelten Bereichen von NRW, welche diesen Markt bedienen können und wo Reisende auch Abschlüge an Komfort und Infrastruktur in Kauf nehmen. Wie bereits dargelegt bringt dieses Mehr an Fluggästen für den Flughafen aber nicht etwa mehr Gewinn, denn gerade im Low-Cost-Segment wird deutlich weniger ausgegeben, sodass im Endeffekt die Kosten inklusive den Umweltkosten die angeblichen zusätzlichen Einnahmen erheblich überwiegen, wodurch die Erweiterung langfristig sogar Arbeitsplätze kosten wird, da die fehlenden Einnahmen anderswo kompensiert werden müssen. Eine nachhaltige Entwicklung wäre hier nicht etwa auf Erweiterung, sondern auf Konsolidierung der vorhandenen Kapazitäten mit werthaltigen Passagieren. Hier würde der Flughafen im Endeffekt sogar mehr profitieren und es entstünden wirklich neue Arbeitsplätze und würden nicht nur Arbeitsplätze von anderen Flughäfen abgesaugt, wie von einem Schmarotzer.

Es steht außer Frage, dass die Allgemeinheit nicht unter den Managementfehlern des Flughafens leiden darf.

2.13 Terroranschläge

Flugzeuge bei welchen der Computer den Piloten übersteuert, sind eine beständige Gefahr. Stuxnet hat gezeigt, wie leicht man in noch so gut geschützte Systeme eindringen kann. Auch bei Flugzeugen ist dies jederzeit möglich.

Es wird gefordert, dass Flugzeuge ohne eine manuelle Übersteuerung nicht mehr von Düsseldorf aus starten dürfen, damit nicht bei einem Start Terroristen die Flugzeuge auf die Städte der Umgebung abstürzen lassen.

LASER Angriffen wird bisher nicht wirksam begegnet. Dies erhöht auch die Gefahr eines Absturzes und damit für Tod in der Bevölkerung.

Daneben zeigen Untersuchungen, dass es bereits jetzt nicht sonderlich gut um die Sicherheit bestellt ist und eine Ausweitung des Passagieraufkommen erhöhen würde. Damit einhergehend ist eine beschleunigte Abwicklung, da sicherlich nicht das Personal und die Abfertigungstechnik erhöht werden. Schließlich würde dies den Gewinn des Flughafens schmälern und schon jetzt dürfte die Sicherheit am Flughafen eine Billiglösung sein.

Das Personal an den Nacktscannern braucht ausreichend Pausen, da die Tätigkeit stark abstumpft, wenn man den ganzen Tag auf den Bildschirm starrt. Dies mindert die Sicherheit der Passagiere, aber auch bei der Entführung bzw. Absturz eines Flugzeugs die Sicherheit im Umfeld. Es sind genügend Szenarien denkbar, welche ich hier aber nicht aufführen werde, um Terroristen keine Tipps zu geben.

Zudem dient das Verbot, das Mitführen größerer Flüssigkeitsbehältnisse, nur den Profitinteressen des Flughafens, der nun einmal einen signifikanten Teil des Profits mit Verkäufen von Waren am Flughafen macht. In diesem Fall Getränke. Die derzeitige Begründung kann jeder Experte für Sprengstoffe in kurzer Zeit widerlegen. Somit stellt diese angebliche Sicherheitsvorkehrung nur eine Subvention für die Flughäfen dar, welche zugleich aber Sachwerte vernichtet und die Umwelt schädigt.

In den Unterlagen ist nicht erkennbar, dass ein Cybersicherheitskonzept existiert. Auch der Flughafen und insbesondere die DFS stehen im Fokus von Terroristen. Dass hier geeignete Maßnahmen getroffen wurden, ist nicht ersichtlich. Somit ist davon auszugehen, dass hier kein Konzept vorliegt. Da die Systeme der DFS eng mit denen des Flughafens verknüpft sind ist hier von einer Schwachstelle für Angriffe auszugehen.

Ein Schutz gegen LASER-Angriff gibt es bisher nicht. Somit kann durch einen entsprechenden Anschlag das Bordpersonal geblendet werden. Mit einer Zunahme des Verkehrs steigt auch das Risiko. Eine Betrachtung der Terrorgefahr findet in den vorgelegten Unterlagen nicht statt, obwohl dies bei jeglicher

Änderung einer Betriebsgenehmigung zwingend erforderlich ist. Insoweit der Flughafen nicht nachbessert ist dies ein Versagensgrund. Es wird nicht einmal ein Antiterrorkonzept erwähnt, was höhere Passagierzahlen berücksichtigt.

2.14 Aktiver Schallschutz

"Die Bundesregierung ist der Auffassung, dass die effizienteste und nachhaltigste Methode der Lärminderung die Minderung des Lärms an der Quelle ... ist." (BTDS 18/4556)

Auch der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit gebietet endlich aktiven Schallschutz zu nutzen. Passiver Schallschutz durch Austausch von Fenstern hilft nur einem kleinen Teil der betroffenen Bevölkerung, der Rest bekommt nur Lärm und damit einhergehende Erkrankungen oder trägt die Kosten, um das Leid zu verringern.

Deutliche Pausen zwischen den einzelnen Flugzeuge gibt es nicht. Fast wie LKW auf einer Straße kommt zeitweise ein Flugzeug nach dem anderen, so dass es fast Dauerlärm ist.

Ein Flughafen der es nicht hinbekommt Rücksicht zu nehmen stellt die eigene Existenz in Frage. Die Rechtsprechung gebietet vielleicht noch nicht dem aktiven Schallschutz den Vorrang, aber die Lärmwirkungsforschung tut dies und Gesetze entstehen letztendlich auch auf der Basis wissenschaftlicher Erkenntnisse.

Die bisherigen Maßnahmen, des passiven Schallschutzes sind nicht ausreichend. Der Gesamtfluglärm hat trotz leiserer Flugzeuge zugenommen. Der Fluglärm muss reduziert werden. Geht dies nicht durch erheblich leisere Maschinen, so ist die Anzahl der Flüge entsprechend zu reduzieren. Dies ist zum Beispiel durch drastische Erhöhung der lärmabhängigen Entgelte möglich. Da die Dezibelskala eine exponentielle Skala ist, macht es Sinn, die Entgelte ebenfalls exponentiell zu erheben. Bei einer Zunahme der Flugbewegungen müsste zur Reduzierung der Lärmbelastung die Höhe für Einzelfreigabe auf mindestens 6 km Höhe erhöht werden. Lärmvermeidung muss hier immer vor der Flüssigkeit des Flugverkehrs gehen.

Mit einer Änderung müssen absolute Lärmobergrenzen eingeführt werden, welche durch Kontingentierung den Lärm einschränken. Sobald dieses Lärmkontingent ausgeschöpft ist, muss automatisch ein Flugverbot in Kraft treten. Starts sind danach ausgeschlossen. Landungen mindern das Lärmkontingent für den nächsten Tag doppelt. Dabei ist der Lärm in den Nachtstunden doppelt zu berücksichtigen.

Aktiver Lärmschutz an den Flugzeugen verringert den Lärm für einen größeren Anteil der Bevölkerung. Techniken, welche diesen verwirklichen dürften langfristig auch für die Wirtschaft von Vorteil sein, wenn deutsche Firmen die entsprechenden Techniken anbieten. Für "Strahlflugzeuge ohne

Lärmzulassung nach ICAO Annex 16" müssen Starts und Landungen komplett verboten werden.

Es sind bereits lautere Flugzeuge in Planung, welche wegen des geringeren Treibstoffverbrauchs bevorzugt werden. Der Klimaschutz darf hier keinesfalls zu Lasten des Lärmschutzes gehen.

Es ist technisch und wissenschaftlich möglich vor jedem Flug eine exakte Fluglärmberechnung in Abhängigkeit meteorologischer Daten, der Flugart und der Steigung durchzuführen, um die Lärmbelastung möglichst stark zu Verringern. Zudem können laute Flugzeugtypen vom Düsseldorfer Flughafen komplett ausgeschlossen werden. Internationale Vereinbarungen spielen hier keine Rolle, da der Flughafen festlegt, welche Flüge landen dürfen.

Sollte man den Flughafen als Teil des öffentlichen Interesses anerkennen, so ist zu berücksichtigen, dass für anderen Anlagen wie Straßen deutlich schärfere Lärmschutzbedingungen gelten, als für Flughäfen/Flugzeuge und nachweislich Dauerlärm weniger störend wirkt, als Lärmspitzen, wie sie von Flugzeugen erzeugt werden. Wenn man also die öffentliche Infrastruktur als Maßstab heranzieht, muss man gleichzeitig auch die dort geltenden Regeln für Lärmschutz heranziehen. Zumal man im Gegensatz zu Flughäfen anderen Verkehrstrassen durch bewusste Wahl des Wohnorts vergleichsweise einfach ausweichen kann. Beim Fluglärm ist dies nicht der Fall, weshalb hier auch deutlich strengere Maßstäbe angewandt werden müssen.

Am Frankfurter Flughafen wird derzeit bereits die Einführung einer Lärmobergrenze diskutiert. Das derzeit laufende Verfahren des Flughafens Düsseldorf bietet die Möglichkeit als eine Auflage, im unwahrscheinlichen Fall einer Genehmigung, eine Lärmobergrenze einzuführen und diese nach Stand der Technik bei der Lärmvermeidung regelmäßig abzusenken. Natürlich mit großflächiger entsprechender Kontrolle. Natürlich müssten hier Flugzeuge die besonders laut sind, als erstes gesperrt werden.

Active-Noise-Control kann den Fluglärm um bis zu 25 dB(A) senken. Diese Vorrichtung ist für Flugzeuge, welche ab Düsseldorf starten verpflichtend zu machen.

Gemäß Urteil des BVerwG vom 23. Juli 2015 (7 C 10.13) gilt folgender Leitsatz:

"Eine Maßnahme zur Emissionsbegrenzung kann auch dann eine erforderliche und wirtschaftlich zumutbare Vorsorgemaßnahme sein, wenn sie zur Emissionsminderung praktisch geeignet ist, aber aus wirtschaftlichen Gründen noch nicht dem Stand der Technik entspricht." (Quelle ZUR 2/2016 103ff.)

Dieses Urteil muss auch bei der Lärmverminderung als Grundlage herangezogen werden. Auf den Flughafen angewandt, heißt dies u.a., dass um eine weitere Lärmsteigerung zu verhindern die besonders lauten Maschinen dort nicht mehr starten und landen

dürfen. Besonders laut sind auch jene, welche aufgrund des Gewichtes nur langsam steigen.

Eine weitergehende Interpretation dieses Urteils ist ein absolutes Nachtflugverbot, was zwar den wirtschaftlichen Interessen entgegensteht, aber nach der angeführten Rechtsprechung geboten ist. Da der Flughafen an der einen Stelle mehr Lärm erzeugen möchte, muss dieser Lärm auf jeden Fall an anderer Stelle kompensiert werden.

Bei den Gutachten werden nicht der Einfluss von Dach und Gebäudeform auf akustische Effekte berücksichtigt.

Die Ausweitung der Rollwege und die neuen Positionen dienen nach h.E. nur dem Zweck den Flughafen für den besonders lauten 'Dreamliner' zu ertüchtigen. Wenn diese Flugzeuge allerdings in Düsseldorf stationiert werden, hat dies durchaus einen erheblichen Einfluss auf den Fluglärm nach 22 Uhr, da für die stationierten Flugzeuge besondere Regeln und Ausnahmen gelten. Zudem würde durch eine Änderung weniger Rücksicht auf die Erholungszeit von 17 bis 20 Uhr und die Kinderschlafenszeit von 20 bis 22 Uhr genommen.

Es besteht die Möglichkeit, dass Flugzeuge an den Lärmmesspunkten besonders leise fliegen und dafür an anderen Stellen lauter sind³. Dort gibt es dann ja keinen offiziellen Nachweis. Aus diesem Grund muss das Messnetz erheblich ausgebaut werden. Insbesondere im Bereich der Flugrouten müssen deutlich mehr Messpunkte, welche die tatsächliche Lautstärke erfassen.

Aber selbst beim passiven Schallschutz geht aus der Broschüre der IHK hervor, dass nicht mehr Menschen Entschädigungen für Lärm erwarten dürfen, obwohl mehr Flieger auch eine höhere Belastung bedeuten und sich die Gebiete somit zwangsläufig ausdehnen müssten. Dass die Entschädigung freiwillig erfolgt entspricht nicht der Wahrheit, eine Entschädigung ergibt sich aus den lärmabhängigen Entgelten, welche für die Entschädigung verwendet werden müssen. Dies ergibt sich unmittelbar aus den entsprechenden Gesetzen. Auch hier ist eine glaubwürdigkeitserstörende Faktenverdrehung zu erkennen.

2.15 Expertise

Weder der Begriff Gutachten noch der Begriff Gutachter sind geschützt. Somit könnte sich jeder, auch komplett ohne Qualifikationen Gutachter ernennen. Ein Großteil der 'Gutachter'-Unternehmen sind mir unbekannt. Eine Prüfung der Qualifikation war mir demnach nicht möglich. Zu den Unterlagen gehörten auch keine Qualifikationsnachweise der Unternehmen.

³ Es ist nachgewiesen, dass das Flugverfahren, neben den meteorologischen Rahmenbedingungen erheblichen Einfluss auf die Lautstärke eines Flugzeugs hat.

Da Schall überaus komplex ist kann, wenn überhaupt, nur ein Physiker eine fachliche Bewertung durchführen. Wer die Ausbreitung nicht abschätzen kann, kann auch nicht die Auswirkungen realistisch abschätzen. Dazu kommt noch, dass auch die Meteorologie einen erheblichen Einfluss auf die Schallausbreitung hat. Einem Mediziner fehlen sämtliche dieser Kenntnisse, somit kann die wirkliche Exposition gar nicht abgeschätzt werden, selbst ein diplomierter Physiker hat hier nicht den notwendigen Überblick. Dies ist auch nicht durch andere Dokumente möglich, welche eventuell wichtige Aspekte unberücksichtigt lassen.

Die DFS ist eine Firma die zu 100 % dem Bund gehört. Sie steht in Geschäftsbeziehung mit dem Flughafen und ist keine neutrale Stelle, da jede Befürwortung einer Ausweitung, die eigenen Geschäftsaktivitäten unterstützt. Es wird pro Flieger bezahlt. Sowohl bei Starts und Landungen, als auch bei Überflügen. Somit ist ein mehr an Flügen im wirtschaftlichen Interesse der DFS, weswegen von dieser Seite keine neutralen, sondern immer nur befürwortende Stellungnahmen zu erwarten. Die Wahrscheinlichkeit liegt bei 100 %, dass die wirtschaftliche Betrachtung gegenüber der Sicherheit und dem Schutz der Bevölkerung vor Lärm, überwiegen. Ob wirklich ein Mehr an Flugbewegungen sicher abgewickelt werden kann, kann und darf die DFS nicht beurteilen, da sie nicht neutral ist.

Wenn man sich mit den Betriebsgenehmigungen der Flughäfen beschäftigt, wird die Lärmbelästigung kleingeredet und nur "gesicherte" Werte herangezogen. Natürlich werden in den Gutachten nur jene Werte als gesichert betrachtet, die dem Flughafen zugute kommen. Strittige aber wahrscheinlich zutreffende Werte werden ignoriert. Wenn es plausible Untersuchungen gibt, dass geringe Lärmwerte die Gesundheit gefährden, müssen diese beachtet werden. Jede andere Handlungsweise wäre höchst fahrlässig durch die Genehmigungsbehörde.

Mit dem Argument die Untersuchungen wären nicht hinreichend gesichert werden Untersuchungen aussortiert, welche den Flugbetrieb einschränken könnten, obwohl genau dies notwendig ist, wie immer mehr wissenschaftliche Untersuchungen zeigen.

Um ihre wirtschaftliche Interessen ungehindert durch das Allgemeinwohl verfolgen zu können setzt Gesellschaften, Vereinigungen und Flughäfen auch gezielt Fehlinformationen in die Welt, wie zum Beispiel die Internetseiten Airlines bzw. BDL. Angeblich würden laut diesen "Publikationen" weniger unter Fluglärm leiden. Dazu wurden allerdings nur die aus Berechnungen erstellten Lärmkartierungen herangezogen und verschwiegen, dass es zwischen den beiden angegebenen Jahren weitere Nachtflugverbote gegeben hat.

Es ist davon auszugehen, dass auch der Antrag des Flughafens Düsseldorf solche gezielten Fehlinformationen enthält, vielleicht nur noch geschickter Verpackt.

Aus den Einwendungen bei der letzten Erweiterung geht hervor, dass bereits bei dieser von falschen Voraussetzung beim Start ausgegangen wird. Dies verschärft sich beim aktuellen Antrag noch. Die Sicherheit von Passagieren und Bevölkerung wird hier in schwer fahrlässiger Weise zugunsten von Profit vernachlässigt. Jeder der dafür verantwortlich ist, wird sich im Katastrophenfall vor Gericht verantworten müssen, denn diese Einwendung belegt, dass davon Kenntnis bestand. Dies gilt sowohl für die Genehmigungsbehörde, als auch für die Gutachter.

In seinem Umweltreport führt der Flughafen die Menschen mit einer Grafik in die Irre, welche suggeriert, dass der Fluglärm zurückgegangen wäre. Allerdings stellt man schnell fest, wenn man genauer hinschaut, dass hier nur die Daten eines Messpunktes verwendet werden. Somit belegt diese Grafik lediglich, dass der angegebene Messpunkt weniger belastet wurde. Es stellt sich die Frage warum die anderen nicht verwendet wurden. Der Starke Ausschlag im Jahre 1997 belegt ja, dass hier nicht die wirkliche Belastung widerspiegelt wird.

Wie bereits in den Vorjahren ignorieren die Gutachter die Fakten. Sollte unter diesen Bedingungen eine Genehmigung erfolgen, so geschähe dies wieder besseren Wissens und damit machen sich jene die Genehmigen in vollem Umfang sowohl haftbar als auch strafrechtlich belangbar, da ihr Handeln grob Fahrlässig ist.

In zahlreichen Publikationen wird die schlampige Arbeit der Gutachter um Professor Scheuch in Bezug auf Fluglärm dargelegt. Ich gehe an dieser Stelle davon aus, dass es nur schlampig war und eben kein Vorsatz mit strafrechtlicher Relevanz, da vergleichbar einem Meineid. Diese Gutachten als Grundlage zu verwenden, ist somit nicht seriös.

In einem Gutachten aus 2010 werden geradezu absurde Annahmen gemacht und gesagt, weil bei Tageslärmbelastung keine Hypertonie entsteht, wäre Lärm nicht für Bluthochdruck verantwortlich, obwohl die Belastung bei Tag eine andere ist, als bei Nacht, denn Wach- und Schlafzustand sind unterschiedlich. Aber ohnehin besteht dieses "Gutachten" hauptsächlich darin die Fehler der anderen festzustellen, was erheblich gegen den Grundsatz der Wissenschaftlichkeit verstößt.

Des weiteren sollte jemand der mit Arbeitsschutz vertraut ist nicht wahllos andere Ursachen für Erkrankungen anführen, da im Arbeitsschutz klar ist, dass multifaktorielle Ursachen nicht dadurch behoben werden, dass manche wegfallen, sondern alle schädigenden Einflüsse müssen unterbunden werden.

Die öffentlich bekannten Gegengutachten zeigen anschaulich, dass die Kriterien von Scheuch rein willkürlich sind. Es gibt keine wissenschaftliche Grundlage warum erst sechs Mal ein

bestimmter Schalldruck zu Schädigung führen soll. Somit ist anzunehmen, dass auch ein Einzelereignis reicht.

Es gibt weitere Nachweise für die Verfehlungen von Scheuch und die absolute Ungeeignetheit als Gutachter. Ein Gutachten aus dieser Quelle ist absolut wertlos. Ob eines auf der Basis dieser Gutachten besser ist, darf ebenfalls bezweifelt werden. Es muss keine absoluten Beweise geben, sondern die starken Indizien reichen vollkommen aus.

Zudem wird in den lärmmedizinischen Gutachten die These aufgestellt, dass Personen mit einer negativen Einstellung gegenüber Fluglärm ohnehin schlechter schliefen, wobei dies nicht zwangsläufig die Kausalkette sein muss. Viel wahrscheinlicher ist sogar, dass der Fluglärm und die damit einhergehenden Schlafstörungen erst zu der negativen Einstellung führten. Auch die Behauptung, dass eine persönliche Beziehung einen Einfluss auf die eigene Situation hätte ist nicht belegt, da es auch hier durchaus möglich ist, dass jemand der Probleme mit Fluglärm hat den Flughafen gar nicht als Arbeitgeber in Betracht zieht. Es entsteht der Eindruck, dass die Belastung durch Fluglärm hauptsächlich als psychologisches Problem abgetan wird, gegen welches man ohnehin nichts tun könne.

Der Störcharakter der Einzelschallereignisse insbesondere am frühen Morgen kurz vor dem natürlichen Aufwachen, wo der Schlaf besonders leicht gestört wird, wurde vom Gutachter nicht berücksichtigt.

In der Studie werden Behinderungen in Hinblick auf fehlende Reizfilterung nicht berücksichtigt, damit ist die Studie nicht ausreichend, um nicht gegen § 7 BGG zu verstoßen. Bei sorgfältiger interdisziplinärer Arbeit hätte dieses Thema eigentlich auffallen müssen, allerdings scheinen die Rechte von Menschen mit Behinderung wohl gar nicht in den Sinn zu kommen.

Ein Abwinken, dass die erheblich Belästigung nur ein wenig größer würde, wird vom Flughafen mit jeder Erweiterung angeführt, dadurch ist die Gesamtbelastung über die Jahre erheblich gestiegen. Auch dieser Gesamtanstieg wird nicht berücksichtigt.

Die Prognose des Verkehrsaufkommens für das Jahr 2030 behauptet zwar die anderen Verkehrsträger zu berücksichtigen, dies ist allerdings nicht der Fall, weder wird die Beschleunigung durch Stuttgart 21 berücksichtigt noch selbstfahrende Autos, welche den Individualverkehr entzerren werden. Auch ein mehr an Güterzügen zum Tanklager des Flughafens wird nicht berücksichtigt, dabei ist absehbar, dass mehr Güterverkehr gleichzeitig Verzögerungen beim Personenverkehr bedeutet. Die regelmäßigen Verspätungen im Nah- und Fernverkehr auf der Strecke Köln-Bonn durch Güterzüge belegen dies schön. Die wahrscheinlichere Verspätung am Bahnhof Flughafen durch diesen Güterverkehr bedeutet

gleichzeitig, dass noch mehr Zeit für eine Anreise einkalkuliert werden muss.

Auch die absehbare Schere zwischen Arm und Reich bleibt unberücksichtigt. Es ist klar, dass absehbar die Nachfrage nach Flugverkehr abnehmen wird. Eine Zunahme im Geschäftsverkehr wird prognostiziert, aber nicht begründet. Es ist bereits jetzt ersichtlich, dass Videokonferenzen etliche Reisen ersetzen und so bei den Firmen zu Einsparungen für Reise und Hotel führen. Bessere Technik und schnellere Netze werden diesen Effekt noch erhöhen, da er den Firmen enorme Summen spart und deutlich weniger Arbeitszeit verloren geht.

Dass die Expertise nicht sonderlich groß ist, zeigt eine Zuordnung von Nordafrika, Israel und Syrien als Südeuropa, sowie der Türkei als Osteuropa. Dies wird zwar erwähnt, ist geografisch und politisch eine sehr gewagte Vorgehensweise, die eher den Eindruck von Schludrigkeit erweckt.

Beim Luftverkehr dürfte der Zenit bevorstehen oder bereits sogar überschritten sein. Betrachtet man die Zunahme, so scheint der Zuwachs insgesamt immer niedriger zu werden. Dies sind klare Anzeichen für eine Sättigung. Umweltpolitische Entwicklungen, wie etwa die zunehmend stärkere Einschränkung bei der Kohlendioxidfreisetzung werden nicht berücksichtigt, zumal eine Kompensation durch nachwachsende Rohstoffe nur sehr begrenzt möglich ist. Jedenfalls dann, wenn der Flugverkehr das Essen nicht wesentlich verteuern soll. Zudem ist bereits jetzt absehbar, dass der derzeit stagnierende Ölpreis dazu führen wird, dass die Förderkapazitäten in naher Zukunft stark abnehmen werden, weil sich derzeit Investitionen nicht bezahlt machen würden und zukünftig der entsprechende Vorlauf zu berücksichtigen ist.

Die Prognose setzt insgesamt auf Billigflieger und eine starke Zunahme in diesem Bereich, der allerdings bereits jetzt Hochsubventioniert ist und so zu Urlaubsreisen auf Kosten der Umwelt und des Steuerzahlers führt. Zumal das Kerosin bisher nicht besteuert wird, obwohl dies dringend geboten ist. Allein schon aus Gründen der Fairness gegenüber anderen Verkehrsträgern.

Bei der Verkehrsprognose wurden im öffentlichen Personennah- und -fernverkehr die Verspätungen nicht berücksichtigt, die allerdings bei einer Anreise zum Flughafen immer zu bedenken sind. Verspätungen von bis zu zwei Stunden sind möglich, wie etwa durch Personenunfälle. Selbst die normalen Umsteigezeiten werden bei der Deutschen Bahn erfahrungsgemäß nicht immer eingehalten. Deshalb hätte hier eine erweiterte Umsteigezeit berücksichtigt werden müssen, welche nicht den Zug verpassen lässt. Bei den Fahrtzeitisochronen ist keine Differenzierung nach dem Verkehrsmittel erkennbar. Dabei macht dies bei einer Fahrt aus dem Köln/Bonner Raum je nach Uhrzeit einen Unterschied von über einer Stunde aus.

Der Anstieg der Passagierzahlen ist nicht klar nach An- und Abflug differenziert. Es werden hier Umsteiger also wahrscheinlich doppelt gezählt. Da der Flugverkehr nicht angestiegen ist, liegt daran, dass die Fluglinien nichts unversucht lassen um die Flieger voll zu bekommen und dabei immer stärker auf rigiden Wettbewerb setzen. Der allerdings, wie man an den Daten der Vergangenheit sieht, trotzdem teilweise nur schlechte Auslastungen hatte. Dass die Arbeitsbedingungen darunter leiden ist nur ein Nebeneffekt, der aber auch bereits zu Tragödien führte. Die Umsteigerzahlen, werden jedenfalls nicht bei den absoluten Passagierzahlen berücksichtigt.

Insgesamt ist diese Prognose ohnehin ein Blick in die Glaskugel. Zudem gab es sicherlich Vorgaben vom Flughafen, welche Ergebnis gewünscht ist. Wie dargelegt wurden hier grundlegenden Parameter nicht oder falsch berücksichtigt. Da zudem viele Aspekte unberücksichtigt blieben bzw. absehbar falsch betrachtet wurden, ist die Prognose keine begründende Unterlage und bei der Entscheidung über die Genehmigung nicht zu berücksichtigen. Dies wird auch durch die Abbildung 5-1 belegt, wo ein angeblich gemittelter Wert unter dem wirklichen Passagieraufkommen liegt. Dadurch ist die Steigung natürlich deutlich steiler, als dies in Wirklichkeit der Fall ist. Das zukünftige Passagieraufkommen wird dadurch noch stärker überschätzt, als durch die fehlende Berücksichtigung anderer Faktoren. So werden für 2030 knapp 40 Millionen geschätzt, würde man allerdings die Daten realistisch betrachten, käme man bei linearer Regression auf etwa 34 Millionen Passagiere. Allerdings scheint hier eher ein Maximalwert von 24 Millionen angestrebt zu werden, der die hypothetische Wachstumsperspektive offenbart. Vorausgesetzt, dass der Flugverkehr wirklich weiter 'wächst'. An anderer Stelle werden andere Zahlen genannt. Etwa in Kapitel 10 der Verkehrsprognose. Es geht allerdings nicht klar hervor, wie diese Zahlen zustande kamen und ob hier nicht mit weniger Passagieren gerechnet wurde, um die Verkehrszahlen gering zu halten. Stimmig sind die vom Flughafen vorgelegten Unterlagen jedenfalls nicht. Vergleicht man die in einem Teil der Unterlagen vorgelegten Passagierzahlen für 2030 von 25 Millionen, so wäre dies auch ohne eine Erweiterung des Flughafens allein durch Vollauslastung erreichbar und es gäbe sogar noch Spielraum nach oben.

Selbst die IHK, welche sich eindeutig für die Ausweitung positioniert geht gerade einmal von 25 Millionen Passagieren aus, allerdings wurden, anders als bei dem Gutachten auch ein längerer Zeitraum mit Passagierzahlen betrachtet. Es zeigt sich aber erneut, dass der Flughafen bzw. die Fluglinien erst einmal ihre Kapazitäten innerhalb der Flugzeuge abbauen sollten. Schließlich sind diese im Schnitt zu mehr als 25 % nicht besetzt. Das heißt statistisch fliegt mehr als jedes

vierte Flugzeug vollkommen unnötig. Bei 200 000 Flügen im Jahr sind dies mehr als 50 000 Flüge, die überflüssig sind und somit für andere Flugziele zur Verfügung stünden. Mal ganz abgesehen, von dem unnötig erzeugten Lärm. Es fehlt also ein Nachweis, warum diese vorhandene Kapazität nicht im vollem Umfang genutzt werden kann, bevor eine Erweiterung auch nur in Betracht kommt. Derzeit ist es in etwa so, als führe eine Spedition mit teilw. leeren LKWs und würde dann mehr Straßen fordern. Insgesamt also absurd. Wenn die Nachfrage wirklich vorhanden wäre, hätten die Fluggesellschaften längst optimiert, um die Nachfrage bewältigen zu können. Wahrscheinlich wird sich die derzeitige Personenzahl nur auf noch mehr Flugzeuge verteilen, wodurch mehr Emissionen erzeugt werden. Es fehlt somit also an jeglicher Grundlage für den Antrag, weshalb dieser abzulehnen ist.

Die 50 000 Flüge bei einer Belegung von 100 Passagieren pro Flugzeug entspricht bereits einer Erhöhung der Kapazität der in manchen Unterlagen angegebenen 5 Millionen. Die wirkliche Kapazität der Flugzeuge ist natürlich höher. Selbst diese Überschlagsrechnung beweist bereits, dass die vorhandenen Kapazitäten mehr als ausreichen, sie müssten nur genutzt werden. In Wirklichkeit ist die ungenutzte Kapazität durch partiellen Leerflug natürlich noch höher. Mal ganz abgesehen von Zubringerflügen nach Frankfurt, die noch immer stattfinden und Kapazitäten blockieren.

Und das wichtigste, bei aller Befürwortung durch die IHK, wird völlig übersehen, dass der Flughafen im Bereich für die Wirtschaft gar nicht weiter wachsen wird.

Lärmphysikalische und lärmmetereologische Stellungnahmen zu den Auswirkungen fehlen.

2.16 Gesundheitliche Aspekte

Der Gesetzgeber hat sich an vielen Stellen dem Schutz von Minderheiten verschrieben. Wie die Betriebsgenehmigung von 2005 behauptet, handelt es sich um eine gigantische Minderheit von "nur" etwa 25 % der deutschen Bevölkerung, welche unter Fluglärm leidet. Wobei hier unklar ist auf welche wissenschaftlichen Basis diese Werte ermittelt wurden. Eine reine Statistik ist nicht aussagefähig, da sehr viel von der Fragestellung abhängt.

Schon nach dem allgemeinen Gleichbehandlungsgrundsatz kann es nicht angehen, dass derartige "Minderheiten" vernachlässigt werden. Jegliche Vernachlässigung des grundrechtlichen Minderheitenschutzes ist in diesem Zusammenhang rechtliche höchstbedenklich.

Aus der Wikipedia "Die Weltgesundheitsorganisation WHO ermittelte in einer im Frühjahr 2011 veröffentlichten Studie

Lärm als zweitgrößten, die Krankheitslast vergrößernden Umweltfaktor (nach Luftverschmutzung)."

Eine Gefährdung für die Gesundheit liegt immer dann vor, wenn die auf den Menschen wirkenden Faktoren, von den individuellen Leistungsvoraussetzungen nicht verkraftet werden. Permanente Einwirkung von Lärm verkraftet kein Individuum. Hier ist der Fluglärm, wegen seiner großflächigen Wirkung besonders stark beteiligt. Allen irreführenden Statistiken zum Trotz wirkt der Lärm auf eine deutlich größere Fläche.

Die EU-Umweltagentur führt laut einem Bericht jährlich mindestens 10.000 vorzeitige Todesfälle durch Herzerkrankungen auf die Belastung durch Umgebungslärm zurück. Die wirklichen Zahlen dürften deutlich höher liegen, wobei auch ohne vorzeitigen Tod erhebliche Einschränkungen gegeben sind.

Es ist weithin bekannt, dass Stress mitverantwortlich für einige Krebserkrankungen ist. Fluglärm zusammen mit den anderen Lärm ist für alle Menschen Stress. Trotz akustischer Gewöhnung schädigt Lärm so den Menschen. Nur weil er nicht mehr bewusst wahrgenommen wird, heißt es nicht, dass der Lärm nicht mehr auf den Körper wirkt.

Die psychischen Auswirkungen der Lärmbelastung durch Flugverkehr sind immens. Angefangenen bei Schlafstörungen bis hin zu somatischen Problemen mit unklaren Ursachen, die sich bei Ursachenforschung auch auf Lärmbelastung zurückführen lassen.

DGUV 018 beschäftigt sich mit Lärm-Stress am Arbeitsplatz. Die dort genannten Zusammenhänge lassen sich auch problemlos auf die Freizeit umlegen und belegen sogar die starken Auswirkungen von Lärm. All die dort genannten Aspekte müssen berücksichtigt werden, um dem Schutz der Menschen vor Fluglärm gerecht zu werden. Ohne eine ausreichende Erholung in der Freizeit ist eine hohe Leistungsfähigkeit im Beruf nicht gegeben.

Auch die Lärmschwellen von 55 dB(A) bzw. 45 dB(A) für routinemäßige Büroarbeit bzw. Tätigkeiten besonderer Konzentration finden nicht nur auf der Arbeit statt, sondern auch in der Wohnung in Form der Verwaltung des Privaten. Hier wirkt sich Fluglärm besonders störend auf. Im Prinzip lassen sich solche Arbeiten im Belastungsbereich gar nicht durchführen, weil eine Konzentration schwierig bis unmöglich ist.

Auch das Umweltmagazin UMID 01/2015 bestätigt diese Einschätzung:

"Eine starke bis äußerst starke Lärmbelästigung geht mit Beeinträchtigungen der körperlichen und psychischen Gesundheit einher."

Das Lärm als extremer Stressor immer auch somatische Folgen hat belegen zahlreiche Studien. Diese gesundheitlichen Folgen, welche bereits ab etwa 47 dB(A) eintreten, sind inzwischen klar und zweifelsfrei belegt. Zum Beispiel in Clin. Res.

Cardiol. (2015) 104:23-30 "Nighttime aircraft noise impairs endothelial function and increases blood pressure in patients with or at high risk for coronary artery disease"

"Schon ein Anstieg des nächtlichen Fluglärmpegels um 10 Dezibel [dB(A)] im Schallpegelbereich zwischen 30-60 [dB(A)] erhöht das Risiko für Bluthochdruck bei Frauen und Männern um rund 14 Prozent." (UBA Presseinformation Nr. 03/2008)

Insbesondere bei Vorbelastungen verstärkt der Fluglärm die gesundheitlichen Risiken besonders. In einer Gesellschaft muss genau auf die anfälligeren Rücksicht genommen werden. Natürlich nicht unbegrenzt, der derzeitige Schutz ist völlig unzureichend.

Auch im Arbeitsschutz führt Fluglärm zu Problemen. Etliche Arbeiten werden im Freien verrichtet. Zum Beispiel auf Baustellen kommt die arbeitstägliche Lärmbelastung auf die Personen zu. Nach Feierabend und in Pausen wirkt weiterer Lärm wie der Fluglärm auf die Personen. Dies begünstigt einen Tinnitus und andere Schädigungen des Gehörs, da die Regeneration nach Feierabend eingeschränkt wird. Zudem wird die Verständigung erschwert, wodurch es schneller zu Unfällen kommen kann.

Im Arbeitsschutz ist Stand der Technik und Wissenschaft, dass nächtlicher Lärm den Menschen schädigt. Dies beginnt bereits bei unter 40 dB(A). Der Lärmstress (extraaurale Wirkung) führt zu Herz-/Kreislaufstörungen und ebenfalls Krebs. Lärm und insbesondere Fluglärm ist damit mindestens genauso gefährlich wie Rauchen.

Eine Maximalpegelauswertung, bei Nacht, erst bei 55 dB (A) zu beginnen ist illusorisch. Sämtliche Analysen kommen zu dem Schluss, dass spätestens bei 40 dB(A) mit einer Aufwachreaktion zu rechnen ist. Teilweise gehen wissenschaftliche Arbeiten auch schon von 30 dB(A) aus.

Mit wenigen Ausnahmen wird selbst der Wert von 40 dB(A) in Fiktivbetrachtungen überschritten, da es sich aber um Mittlungen handelt dürfte der Spitzenschall (Maximalpegel) deutlich drüber liegen und jener muss betrachtet werden, da dies Maßgeblich für Aufwachreaktionen ist. Das Geräusch kommt schließlich nicht gemittelt am Ohr an. Womit auch keine gemittelte Reaktion auf die Flugbewegungen der diversen Flughäfen zu erwarten ist.

Jede Belastung, die zum Aufwachen oder Störung des Schlafes führt ist zumindest eine erhebliche Belästigung, wenn nicht sogar eine Gefährdung, da dies zu gesundheitlichen Schäden führt. Der Betrieb des Flughafens ist deswegen sogar einzuschränken. Ein Reiz, der zur Störung des Schlafes führt, ist eine ernste Gefährdung der Gesundheit. Dabei ist nicht einmal bewusstes Aufwachen nötig, es reicht auch eine unterbewusste Stressreaktion über Schädigungen der Gesundheit zu erzielen. Schlaf wird zur Erholung benötigt und jede Unterbrechung gefährdet die Gesundheit. Flugbewegungen tragen

in erheblichen Umfang (mehr als 90 %) zur Störung bei. Das einzige Maß für die Lärmschwelle darf die Reaktion des Gehirns sein, welches unbewusst während des Schlafs auf Lärm reagiert. Eine Ermittlung mit Umfragen hat keine Relevanz, da diese nur die bewusste Wahrnehmung betreffen, nicht aber die unbewussten Aufwachreaktionen/Schlafstörungen, welche aber trotzdem zur Störung des Wohlbefindens führen. Diese können dann aber nicht bewusst an einer konkreten Ursache festgemacht werden.

Ein Mittelungspegel hat keinerlei Indikationen, da er keine relevanten Aussagen trifft. Würde man den Lärm eines Schusses über den Tag mitteln wäre dieser auch ungefährlich, und trotzdem wir Gehörschutz beim Schießen zumindest empfohlen, wenn er nicht je nach Waffe sogar verpflichtend ist, weil das Maximum sehr hoch ist und zu Schädigung des Gehörs führt. Leisere Geräusche schädigen die Gesundheit. Es ist immer ein Beurteilungspegel zu verwenden, der auch die Tageszeit berücksichtigt, was allerdings nicht geschah.

Das Gesetz basiert auf älteren wissenschaftlichen Erkenntnissen, wenn neue Erkenntnisse da sind, müssen diese auch berücksichtigt werden, selbst wenn das Gesetz noch nicht angepasst ist. Sämtliche Gesetze in Bezug auf den Lärmschutz gehen nach dem Stand der Technik, ein noch höhere Gut hat der Stand der Wissenschaft und Technik, der sich hier auf die medizinischen Kenntnisse anwenden lässt.

Ein Wert von 25% Belästigung, wie es der präventive Richtwert vorsieht, ist nicht zeitgemäß und dient lediglich dem Profit des Flughafens, aber nicht der Gesellschaft. In diesem Sinne ist eine besondere Empfindlichkeit, wie eine Behinderung zu werten und diese müssen ebenfalls berücksichtigt werden. Ansonsten wäre dies diskriminierend gegenüber Menschen mit besonderen Empfindlichkeiten und dies schließt das Grundgesetz (Artikel 3) aus. Zudem wüsste ich im Grundgesetz auch, wo die körperliche Unversehrtheit garantiert wird auch keinen Abschnitt, wo gesagt wird, dass dieser Artikel aus Profitgier nur für 75 % der Bevölkerung gilt.

Wobei die 25 % nicht vom Flughafen geprüft wurden, denn es gibt eben keine entsprechenden Untersuchungen, der Auswirkungen von Fluglärm auf besonders schützenswerte Gruppen, wie Kranke, Kinder oder ältere Menschen. Wenn man bedenkt, dass Krankenhäuser besonders lärmarme Bereiche sind, erscheint dies seltsam, dass Fluglärm für diesen Lärmschutz gar nicht berücksichtigt wird, obwohl viele Flugzeuge diese Gebäude auch außerhalb von Schutzzonen erheblich belasten. Grenzwerte für Giftstoffe werden auch insbesondere in Hinblick auf Kleinkinder und alte Menschen definiert und nicht in Hinblick auf Gesunde. In diesem Sinne muss der gleich Ansatz auch für Lärm gelten, da alles andere gegen den allgemeinen Gleichbehandlungsgrundsatz verstoßen würde. Das vorzeitige Ableben von Menschen darf auch unter diesem Gesichtspunkt nicht toleriert werden.

Zudem bleibt offen, auf welchem Weg die durchschnittliche Lärmempfindlichkeit gemessen wurde. Dies wird nirgendwo fest- oder dargelegt. Wie kann hierbei sicher sein, dass man den wirklichen Durchschnitt auch gefunden hat? Empfindlichere Menschen gehen sicherlich nicht ins Schlaflabor um sich vermessen zu lassen. Somit hat man eher die unempfindlichsten Individuen vermessen.

Die Genehmigungsbehörde handelt grob fahrlässig, wenn sie an den Flugverkehr nicht mindestens die gleichen Maßstäbe für Lärmschutz, wie an den Verkehr auf Straße und Schiene anlegt.

Das Gehör nimmt ständig Töne auf und kann dies nicht unterbinden. Im Gegensatz zu den Augen werden die Ohren nicht geschlossen. Es findet auch keine Anpassung an Schall statt, denn ansonsten wäre bei das Gehör direkt schädigendem Schall auch kein Gehörschutz erforderlich. Nicht ohne Grund wird die Lautstärke überall gesenkt. Man kann den Schall zwar bewusst mehr oder wenig gut ausblenden und fokussieren. Während der Nacht ist dies aber nicht möglich. Da wird jeder Ton registriert. Es werden Stresshormone ausgeschüttet, die fluchtbereit machen und gleichzeitig Energie freisetzen, die aber im Schlaf nicht verbraucht wird, was zu den bereits angeführten Herz-Kreislauf-Problemen führt. Lärmstress ist im Arbeitsschutz ein fester Begriff und die dortigen Erfahrungen lassen sich problemlos auf Fluglärm als negativer Stressor übertragen.

Ich wage es sogar zu postulieren, dass die Reaktionen tendenziell den Reaktionen auf dem Weg zum Burnout nicht unähnlich sind, wenn es nicht sogar die selben Mechanismen sind. Denn auch beim Burnout ist eine ständige negative Beanspruchung durch Belastungen die letztendliche Ursache. Werden dazu noch die anderen Symptomatiken, wie etwa Aggressionen, als Gegenteil der Depression anschaut, so dürfte es auch hier ansteigende Werte geben. Es ist also vielleicht nicht nur ein subjektiver Eindruck, dass die Menschen heute aggressiver erscheinen.

Bisher unberücksichtigt bei Fluglärmausweitungen, insbesondere in der Nacht und den Nachtrandstunden, blieben bisher die Effekte von Schlafmangel auf die Ernährung und dass dieser dick macht. Dieser Umstand wurde in zahlreichen Studien u.a. von Erin Hanlon nachgewiesen und im Fachjournal Sleep veröffentlicht.

Jeder Flug mehr erhöht die stressende Störwirkung und schädigt die Gesundheit. Insbesondere bei Individuen gemäß Kapitel 2.21.

2.17 Abbau der Subventionierung

Natürlich kann im Rahmen dieses Verfahrens nicht die gesamte Subventionierung, wie etwa bei der Steuerbefreiung der Kraftstoffe aufgehoben werden. Es ist aber durchaus möglich jene gesellschaftlichen Subventionen abzubauen, welche u.a. durch die gesamtgesellschaftlich getragenen Aufwendungen für die Behandlung von Lärmschädigungen entstehen. Der Flughafen nimmt uns mit jedem Flugzeug mehr ein bisschen Ruhe weg und auch dies ist eine Subvention, da hierbei keinerlei Kompensation stattfindet.

Es findet eine Benachteiligung anderer Verkehrsmittel, welche auch in Teilen durch die Maßnahmen eines Bundeslandes kompensiert werden können. Zum Beispiel durch konkrete Vorgaben, welche Flughäfen zur Lärmreduzierung zwingen. Die Gefahr einer Abwanderung besteht nur in geringem Ausmaß, da niemand gerne weit zu einem Flughafen fahren möchte.

Es versteht sich von selbst, dass bei dieser aber auch anderer Lärmberücksichtigung der reale Lärm und nicht der fiktive Lärm eines Flugzeugs berücksichtigt werden muss.

Der Flughafen Düsseldorf hat in Teilen einen gemeinnützigen Charakter, allerdings ist dieser bereits übererfüllt. Eine Ausweitung dient nur der Profitmaximierung und somit nicht mehr gemeinnützigen Zielen. Ein echter Bedarf besteht, wie dargelegt auch nicht. Die Lärmerweiterung ist keinesfalls angemessen, da der Lärm stärker steigt, als dies durch technische Fortschritte kompensiert wird. Insbesondere, wenn man die Erhöhung von nächtlichem Fluglärm berücksichtigt. Zudem wird wie gesagt der Wettbewerb zur Bahn noch stärker verzerrt, weil anders als bei Gleisen die Begrenzung des Luftraums als dreidimensionales Gebilde im räumlichen Hinblick geringer ist. Vergleichbar ist das Vorhaben des Flughafens in etwa, als würde man an der A40 in Essen die Häuser abreißen, um die Autobahn zu verbreitern, weil die Wirtschaft mehr Platz braucht und dadurch angeblich Arbeitsplätze geschaffen würden. Mehr Flugbewegungen sind de facto eine Luftraumenteilung der Bevölkerung bzw. des Volkes gegenüber den Flughäfen. Da es keinerlei finanzielle Kompensation für diese Enteignung gibt, ist diese nicht zulässig. Enteignung, da auch außerhalb von Schutzzonen die Nutzung eingeschränkt wird und zusätzliche Maßnahmen aus eigener Tasche finanziert werden müssen.

Subventionen sind auch gar nicht notwendig. Eine Abwanderung des Flugverkehrs an andere Flughäfen ist nicht zu befürchten. Erstens sind alle Flughäfen in Europa von der Kapazität her beschränkt, sodass ein erheblicher Zuwachs gar nicht möglich wäre. Zweitens werden lange Anreisewege keineswegs bevorzugt und insbesondere für den Geschäftsverkehr sollen die Wege möglichst kurz sein. Dies gilt aber auch für den Urlaubsverkehr, denn wer will schon nach einer Fernreise noch lange unterwegs sein. In dieser Hinsicht ist die Argumentation des Flughafens absurd. Es besteht im Gegensatz zu anderen Branchen eine nur überaus geringe Abwanderungsmöglichkeit.

Und falls es zu einer Verlagerung zum Verkehrsträger Schiene kommen sollte wäre dies allein aus ökologischer Sicht zu begrüßen.

Wie der Drucksache 16/11471 zu entnehmen ist, sind am Flughafen mehr Drittabfertiger tätig als dies gemäß Bodenabfertigungsdienst-Verordnung zulässig ist. Auch dies stellt eine indirekte Subventionierung dar. Es ist unverständlich, warum eine Gesetzesänderung nicht möglich sein sollte, dass diese nicht stattfand wirft ein deutliches Licht auf die Bevorzugung des Flughafens Düsseldorf.

Um angebliche Konkurrenzeffekte zu negieren, wäre ein Zusammenschluss der Flughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn sinnvoll.

2.18 Umfeld

Über Düsseldorfer Stadtgebiet, geht nur ein kleiner Teil des Flugverkehrs. Die Routen sind so gelegt, dass insbesondere die Düsseldorfer Innenstadt verschont wird. Generell werden von Düsseldorf nur vergleichsweise kleine Gebiete mit Fluglärm belastet, während die Städte im Umfeld insgesamt erheblich belastet werden.

Die Stadt Düsseldorf profitiert als Eigentümer finanziell vom Flughafen, trägt aber gleichzeitig flächenmäßig die geringsten Belastungen (siehe Lärmaktionsplan). Die Städte, welche die Hauptlast tragen, haben außer der Anbindung an den Flughafen nichts davon. Andere Flughäfen bzw. die Gemeinden, welche durch Gewerbesteuer profitieren kompensieren das Umfeld für die Belastung.

Somit werden hier die Gewinne abkassiert und der Fluglärm verteilt. Beides zu Lasten des Umfelds. Eine Entschädigung für die Lärmbelastung erfolgt gegenüber den Kommunen nicht.

Um die Kommunen im Umfeld nicht nur an der Belastung zu beteiligen, sondern auch am Gewinn, wird gefordert, dass die Stadt Düsseldorf ihren Anteil nach Belastung des Umfelds auf diese Städte verteilt.

Wie eine Auswertung von Destatis zeigt (vergl. BPUVZ 1.15) lassen sich Arbeitsunfälle zumindest teilweise auf fehlende Erholung zurückführen (Schicht-/Nachtarbeiter, viele Überstunden). Durch Lärmbelastung nach Feierabend wird die Erholung ebenfalls geschmälert. Es ist deswegen durchaus zulässig, davon auszugehen, dass Fluglärm eine Teilschuld für Arbeitsunfälle trägt. Wie groß der Anteil ist müsste noch ermittelt werden, allerdings zeigt sich recht deutlich, dass der Flughafen zu mehr Rücksicht als bisher verpflichtet werden muss, auch um den volkswirtschaftlichen Schaden durch Arbeitsunfälle zu verringern.

Insbesondere in den Bereichen, wo die Flugzeuge noch niedrig fliegen sind auch im Freien Schäden am Gehör möglich. Nach

hiesiger Kenntnis wird selbst in den Lärmschutzzonen kein Gehörschutz für den Aufenthalt im Freien gestellt. Selbst, wenn der Aufenthalt im Garten kompensiert wird, so bleiben doch Besorgungsgänge, bei denen kein Schutz durch das Gebäude besteht. Es ist davon auszugehen, dass insbesondere in den Schutzzonen eine erhöhte Anzahl von Gehörschäden auftritt.

Es kommt zudem zu Wertminderungen der Wohngebäude. Sowohl innerhalb, als auch außerhalb der Schutzzonen. Für zwei gleichartige Gebäude hat jenes unmittelbar unter Flugrouten mit Sicherheit den geringeren Preis, solange alles anderen Faktoren vergleichbar sind. Diese Wertminderung wird durch die geplante Ausweitung noch erhöht. Bereits ab 30 dB(A) Fluglärm sind Wertminderungseffekte nachgewiesen. Ein Dezibel zusätzlich vermindert den Wert eines Gebäudes um 0,7 % (Quelle: Immissionsschutz 1/14 S. 30-34). Somit wird hierfür eine Kompensation, der Verringerung sämtlicher Werte, die durch Düsseldorfer Fluglärm verursacht werden, verlangt. Hier findet eine Lärmentzerrung durch den Flughafen statt, ohne dass dies dem Allgemeinwohl dient. Hat das Flugzeug zum Beispiel eine sehr niedrige Lautstärke von 50 dB(A) und der Überflug dauert 1 Minute, bleiben auf den Tag (24 Stunden) gemittelt immer noch ein Beitrag von etwa 18 dB(A) übrig. Vielleicht ist auch noch weniger, weil der Lärm anschwillt und wieder abnimmt. Natürlich nimmt der Fluglärm jetzt nicht um 18 dB(A) zu, dazu müsste man konkret berechnen, wie viele Flugzeuge derzeit fliegen und wie viele zukünftig. Pauschal kann man aber ableiten, dass jeder zusätzliche Überflug den Immobilienwert senkt und damit eine Teilentezerrung darstellt. Setzt man in der Schweiz ermittelte Werte an, erhöht sich die Wertminderung sogar noch.

"Die Zürcher Kantonalbank hat im GIS-basierten Modell 'MIFLU' für Eigentumswohnungen einen fluglärmbedingten Preisabschlag von 1,2 Prozent pro dB Grundbelastung aber einer Grenze von 50 dB berechnet. Für Einfamilienhäuser wurde ein Wert von 0,87 Prozent pro dB ermittelt (NZZ 3.11.2005)." (Quelle: Ruhe Bitte!, Zürcher Kantonalbank, 2011)

Wobei natürlich zu berücksichtigen ist, dass hier ein anderes Modell zugrunde liegt, dass nur den Fluglärm am Tag berücksichtigt. Es ist davon auszugehen, dass Fluglärm in der Nacht bereits bei niedrigeren Lautstärken eine stärkere Wertminderung verursacht. Was feststeht ist, dass der Fluglärm eine Wertminderung bewirkt, welche mit sinkender Lautstärke geringer ist. Bereits ab 40 dB Nachts und 50 dB Tags, wurden in dieser Studie Effekte von anderem Verkehrslärm auf den Immobilienwert erkannt. Auch wurden die volkswirtschaftlichen Kosten thematisiert. In Anbetracht, dass Fluglärm störender wirkt, dürfte hier wohl eine Modellanpassung notwendig sein.

Auch eine deutlich niedrigere Anzahl an Flügen würde dem Allgemeinwohl ausreichend dienen, die Zuwächse dienen allein dem Profit. Der Flughafen muss durch langfristige Messungen

aller Flugbewegungen belegen, dass die Messwerte in den Gebieten unter Zonenabgrenzungswerten liegt. Ansonsten sollten alle Gebäude im Umkreis von 50 km Anspruch auf Schallschutz haben.

Es fehlt zudem an einer kumulativen Betrachtung der vorgenommenen Änderungsmaßnahmen, während der letzten Jahrzehnte. So werden Änderungen am Treibstofflager und dem Schienennetz unabhängig von den anderen Maßnahmen am Flughafen betrachtet, dabei gehört dies alles zum Betrieb dazu.

Jedes einzelne Flugzeuge muss Lärmtechnisch vermessen werden, da es keinen Standardtyp gibt und natürlich auch hier, genauso wie beim Auto getrickst wird und der Lärm für einen Flugzeugtyp nur der theoretische Wert ist. Dabei ist für die Lärmbelastung nicht ein fiktiver Wert relevant, sondern die tatsächliche Lärmbelastung, dass hier nicht überall gemessen wird, ist dem Umstand geschuldet, dass der Flughafen kein Interesse daran hat die Messwerte berücksichtigen zu müssen. So ist Rheinhausen zum Beispiel stark mit Fluglärm belastet, aber nicht eine einzige Messstation ist hier aufgestellt um zu kontrollieren, wie die Lärmwerte aussehen. Die bisher fehlenden Messstationen im Duisburger Westen und Süden müssen endlich dauerhaft etabliert werden, da es auch hier je nach Startrichtung zu starken Lärmbelastungen kommt. Berechnungen reichen nicht aus, da diese fiktiv sind und nicht die wirkliche Lärmbelastungen widerspiegeln. Die Lärmbelastung hängt von vielen Faktoren ab, welche alle berücksichtigt werden müssen.

Eine Lärmkartierung steht derzeit noch aus, somit müsste diese zuerst fertiggestellt werden, bevor festgelegt werden kann, ob eine Mehrbelastung wirklich tragbar ist.

Zudem hat eine Untersuchung der Stadt Mülheim a.d.Ruhr gezeigt, dass das reale Steigprofil nicht mit dem theoretischen übereinstimmt. Somit wird der Bevölkerung bereits mehr Lärm als genehmigt zugemutet und alle Berechnungen sind nur Wunschdenken, welche die Realität ignorieren und nicht die extremen Bedingungen berücksichtigen. Da der Flugverkehr grenzüberschreitende Auswirkungen hat müssen auch andere Länder beteiligt werden. Ich gehe davon aus, dass dies bisher nicht gemacht wurde und somit einen Verfahrensfehler darstellt, welcher selbst die letzte Erweiterung angreifbar macht.

Wie Belege aus Kommunen des Umlands zeigen, überfliegen auch viele Flugzeuge deutlich zu niedrig und schädigen dadurch erheblich die Bevölkerung. Deswegen müssen auch die Belastungen komplett neu berechnet werden, da der Flughafen derzeit nicht einmal seinen Verpflichtungen zur finanziellen Kompensation nachkommt, obwohl dies aufgrund der realen Lärmbelastungen nötig wäre. Entlang der Lärmgrenzen muss überall regelmäßig und ohne Kenntnis der DFS oder Flughafens

gemessen werden, damit die Flugbewegungen nicht für geringere Lärmwerte manipuliert werden.

Die Bevölkerung wird durch den Flugbetrieb außerhalb von Lärmschutzgebieten besonders stark belastet, weil sie für sämtlichen Lärmschutz selber aufkommen muss, obwohl nachweislich Lärm bereits ab 40 dB(A) schädlich ist. Im Sommer ist in Duisburg Rheinhausen zum Beispiel nicht an ein geöffnetes Fenster zu denken, weil alle paar Minuten ein Flugzeug über das Haus donnert. Vermutlich, wie bereits dargelegt, zu niedrig.

Die Mehrheit der Lärmbetroffenen wohnt außerhalb der Lärmzonen und leidet hier besonders unter zu langsam steigenden Flugzeugen, unberücksichtigtem Wetter oder zu frühen Richtungsänderungen. Das belastete Gebiet umfasst das gesamte Umland vielleicht mit Ausnahme der Düsseldorfer Innenstadt, denn sitzen je jene die Entscheiden, völlig lärmunbelastet.

Es wird gefordert, dass der Flughafen alle vom Lärm belästigten Entschädigen muss. Hierbei ist allein die individuelle Belästigung maßgeblich und nicht fiktive Lärmschwellen, die nichts mit der Wirklichkeit zu tun haben. Das für den 21.05.2016 aufgeführte Flugzeug hatte über Rheinhausen gerade einmal 1,4 km Höhe und stieg dann stark an. Dies deutet darauf hin, dass im Bereich der Lärmmessungen der Steigflug geringer war, als über Rheinhausen, wo eine erhebliche Lärmbelastung außerhalb der Schutzzone entstand, da eben auch das Flugverhalten einen Einfluss auf die Lautstärke eines Flugzeugs hat, was aber nur durch ein entsprechendes Messnetzwerk erfasst werden kann. Zudem wird je nach Winkel auch der Lärm unterschiedlich fokussiert und kann dadurch eine längere Beeinträchtigungen verursachen. In dem Gutachten zur Lärmbelastung wird dies alles allerdings nicht berücksichtigt. Es besteht hier sogar die hohe Wahrscheinlichkeit, dass im Bereich der Messpunkte insgesamt ein rücksichtsvolleres Flugverhalten an den Tag gelegt wird, als außerhalb, wo dann keine Lärmmessungen für diese Rücksichtslosigkeit existieren. Natürlich ist der erwähnte Flug nur ein Beispiel, wo halt zufällig alle Parameter erfasst wurden. Würde man die Steigrate bis Rheinhausen berechnen so käme man hier etwa auf einen Wert von 50 m pro Kilometer. Eventuell sogar noch weniger, wenn man davon ausgeht, dass bereits vor dem Passieren meines Wohnortes der stärkere Steigflug begann. Über Rheinhausen stieg das Flugzeug innerhalb weniger Kilometer auf über 2 km Höhe an. Diese stärkere Nutzung der Turbinen bleibt natürlich nicht ohne erhebliche Lärmbelastung, was zeigt, dass die DFS bei ihren 'Flugrouten' Lärmaspekte nur insoweit berücksichtigt, als dass es hinterher belegbare Messwerte gibt. Es ist davon auszugehen, dass die Lärmschutzzonen, unter Berücksichtigung der wirklichen Steigraten, erheblich von der wirklichen Belastung abweichen. Es ist davon auszugehen, dass

dieses Flugverhalten nicht in den Berechnungen berücksichtigt wurde.

Der Flughafen Düsseldorf muss zudem für die zusätzlich notwendigen Bildungsausgaben aufkommen, denn Fluglärm verursacht nachweislich Bildungsdefizite.

Das Tanklager ohne welches der Betrieb des Flughafens nicht möglich wäre, wird unabhängig vom Flughafen durch die Stadt Düsseldorf geändert, obwohl auch diese Änderung unmittelbar mit dem Flugbetrieb zusammenhängt.

Im Gegensatz zu einer öffentlichen Straße, erfüllt der Flughafen rein privatwirtschaftliche Aufgaben auf eigene Rechnung des Betreibers. Ansonsten könnte man auch vielen Firmen öffentliches Interesse unterstellen, obwohl es genug Alternativen gibt. Auch im Umkreis von 100 Kilometern finden sich zahlreiche weitere Flughäfen, welche ebenfalls Lärm erzeugen und ebenfalls die Interessen der Bevölkerung bedienen können. So kann man sogar mit einem ICE bis Köln-Bonn Flughafen fahren. Am Flughafen Düsseldorf hält dagegen keine ICE und die Bahnhaltestelle 'Flughafen' ist auch nicht unmittelbar am Terminal, sondern ein weiterer Umstieg ist notwendig. Zum Flughafen Weeze verkehrt von Duisburg HBF ein direkter Shuttlebus, der Düsseldorfer Flughafen ist dagegen Verkehrstechnisch aus Richtung Duisburg nicht ohne Umsteigen erreichbar, also deutlich schlechter angebunden. Die Anreise mit der Bahn wurde in dem Verkehrsgutachten nicht betrachtet. Es ist also unklar, ob die Züge das Passagieraufkommen des Flughafens bewältigen können. Schon jetzt sind Züge brechend voll. Also wahrscheinlich, wäre die fiktiv angenommene Zunahme gar nicht verkraftbar. Gleiches gilt für die Skytrain, die so voll sind, dass es hier zu Verzögerungen kommt und eventuell, je nach Andrang sogar erheblichen Wartezeiten. Informationen, ob und wie eine Anpassung des Skytrains notwendig ist, sind in den Unterlagen nicht enthalten. Dies deutet darauf hin, dass der Flughafen in Wirklichkeit gar nicht mehr Passagieren rechnet, sondern einfach nur mehr Flieger starten möchte.

Aus den Unterlagen geht nicht hervor, wie die Lärmschutzzonen neu festgelegt wurden und ob dabei die Höhenprofile des Geländes und von Gebäuden berücksichtigt wurden.

2.19 Akzeptanz des Flughafens

Noch immer gibt es eine Privilegierung des Flugverkehrs gegenüber berechtigter Umweltschutzbelange. Dadurch besteht die wachsende Gefahr einer weiter sinkenden Akzeptanz des Flughafens Düsseldorf. Die sich schon heute in zahlreichen und an Intensität steigenden Protesten entlädt. Die Lärmrisikoverleugnungsstrategie des Flughafens geht nicht auf und die Bevölkerung lässt sich auch nicht für Dumm verkaufen.

Am Flughafen muss man endlich mal Anfangen, Rücksicht auf die Bevölkerung zu nehmen und nicht durch langsame Ausweitung diese berechtigten Interessen unterlaufen. Anscheinend wird mit jedem Antrag das Sockelniveau angehoben, um dieses dann anschließend mit dem nächsten Antrag weiter anzuheben. Schon bei der letzten Ausweitung war fraglich, ob die Werte realistisch sind. Noch höhere Werte können unmöglich realistisch sein. Die vorhandene Kapazität ist längst überschritten, eine Ausweitung ist nicht plausibel, sondern wird nur mit fiktive Rechnungen angenommen, die aber nicht der Wirklichkeit entsprechen. Die Auswertung der letzten Erweiterung dürfte zeigen, dass die Ausweichbahn inzwischen nicht mehr nur für Notfälle benutzt wird und eine defacto zweite Landbahn darstellt, was dem Angerland-Vergleich widerspricht.

Falls dennoch eine nach h.E. rechtswidrige Genehmigung erfolgen sollte, ist eine endgültige Festlegung des Sockels durchzuführen, der nicht mehr verschoben werden darf, um die 'Salamitaktik' des Flughafens dauerhaft, unzweifelhaft und rechtsverbindlich zu unterbinden. Schon jetzt ist absehbar, dass der nächste Antrag auf weitere Ausweitung gestellt werden wird. Mit ähnlichen Ausreden und Analysen wie diesmal. Die beständige Ausbreitung und Ausweitung des Flughafens ist eindeutig eine klassische Salamtaktik zu Lasten der Bevölkerung.

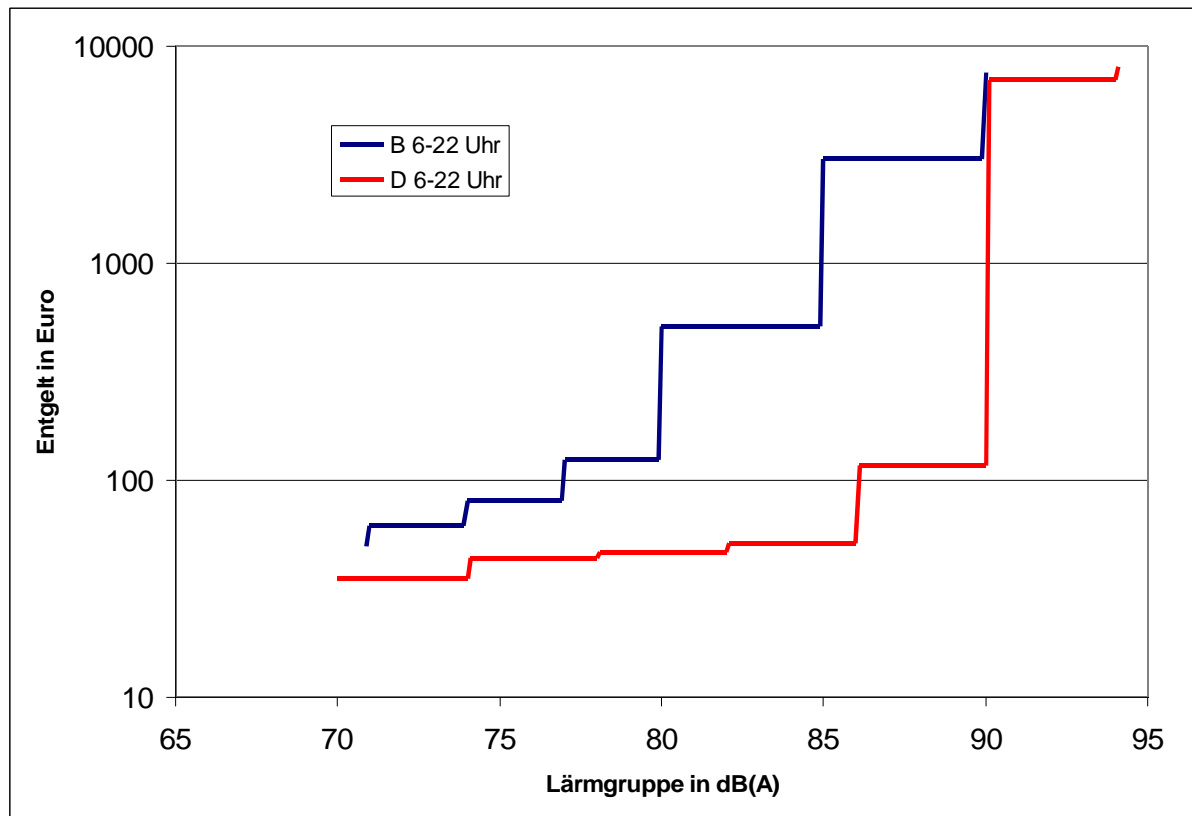
Wachstum ist Illusion, denn wenn etwas an der einen Stelle wächst schrumpft etwas anderes, wie etwas durch den Lärm die Leistungsfähigkeit der Bevölkerung. Das Streichen der unnötigen Kurzstreckenflüge würde die notwendigen Kapazitäten bereitstellen und der Umwelt helfen. Eine Erhöhung ist vollkommen unnötig.

Seine Unzuverlässigkeit hat der Flughafen bereits durch den Umstand bewiesen, das Grundwasser großflächig mit PFT verseucht wurde und die Anstrengungen zur Beseitigung nur mit erheblichen Verzögerungen stattfinden.

Die Anwohner machen bereits seit Jahrzehnten Kompromisse, der einzige, der nicht mitspielt, ist der Flughafen selbst. Mit seinen Wachstumsschüben und der Nichteinhaltung von Regelungen.

Zudem zeigt der Flughafen wenig Transparenz, so sind weder die Lärmklassen der Flugbewegungen per einfacher Internetsuche auffindbar, noch die Lärmentgelte. Andere Flughäfen machen dies dagegen für die Öffentlichkeit leicht auffindbar.

Erst über Umwege kam ich an die gültige Entgeltordnung und ein Vergleich mit dem Flughafen Berlin (B) zeigte, dass Düsseldorf (D) viel zu geringen Entgelte angesetzt hat, um eine steuernde Wirkung zu entfalten.



Es wurden jeweils die Werte einer Lärmgruppe nach Messung des Flughafens genommen. Deutlich sichtbar ist, dass der Flughafen Düsseldorf zu geringe Entgelte nimmt. Selbst in der hier dargestellten logarithmischen Auftragung. Bis 85 dB(A) ist gegenüber dem Flughafen Berlin für den Zeitraum 6-22 Uhr kaum ein Anstieg zu verzeichnen. Für die anderen Zeitfenster bleibt die Entgelte des Flughafen Düsseldorf ebenfalls deutlich hinter Berlin zurück. Dass hier eine steuernde Wirkung entstehen kann, wie vom Flughafen behauptet, ist extrem unwahrscheinlich. Das höhere Lärmentgelte möglich sind, zeigt der Flughafen Köln/Bonn, der obwohl in Konkurrenz zum Flughafen Düsseldorf stehend, bereits heute deutlich höhere Entgelte nimmt.

Wobei die Studie 'Ökonomische Maßnahmen zur Reduzierung der Umweltauswirkungen des Flugverkehrs: Lärmabhängige Landegebühren (FKZ 201 96 107)' generell an einer Lenkungswirkung durch Lärmentgelte zweifelt und dies auch plausibel erklärt. Ebenso weist die Studie darauf hin, dass bei den Gesamtentgelten am Flughafen Düsseldorf kein Unterschied zwischen Tag und Nacht erkennbar war.

Fest für Düsseldorf steht, dass die ohnehin geringe Lärmlenkungswirkung an anderen Flughäfen in Düsseldorf nicht vorhanden ist, da quasi kein Entgelt in den relevanten lautereren Lärmkategorien genommen wird.

Ob die Lärmentgelte in Schallreduzierungsmaßnahmen fließen ist unbekannt. Wenn allerdings mehr als 200 000 Flüge in 2015

abgewickelt wurden und der minimale Preis 35 Euro ist, müssten rechnerisch mindestens 7 Millionen für Schallschutz zur Verfügung stehen. Der Flughafen Düsseldorf versprach allerdings nur 2 Millionen für Schallschutz und dies auch nur in den Lärmschutzzonen und nicht für die ebenfalls erheblich belastete restliche Bevölkerung. Der Rest wird wohl als Gewinn verbucht ohne das Leid der Bevölkerung zu mindern, obwohl es auch außerhalb der Lärmschutzzonen Bedarf für die Finanzierung von Maßnahmen gibt, welche nach persönlicher Erfahrung vom Flughafen aber verweigert werden.

Das Beispiel Frankfurt in der Studie zeigt, dass bei vergleichsweise hohen Gebühren, Flughäfen trotzdem keinen Weggang von Flügen zu verzeichnen hat. Die Konkurrenzfähigkeit wäre als auch bei einer dauerhaften Beschränkung auf den gegenwärtigen Status weiterhin gegeben.

Entschädigungen für durch Fluglärm verursachte Aufwendungen, wie etwa für stärker gegen Lärm schützende Fenster werden nicht vom Flughafen erstattet und nur behauptet man täte genug, was aber nicht der Fall ist, ansonsten hätten wir bei uns keine neuen Fenster eingebaut.

Sowohl bei Bahn, als auch Straßenverkehrslärm gibt es Verringerungen der Geschwindigkeit bzw. Lärmschutzwände. Dies geschieht aus Vorsorge wegen der schädlichen Wirkung von Lärm. Diese Kenntnisse müssen im Analogieschluss auch auf Fluglärm angewandt werden. Mindestens mit gleicher Intensität, wie auf der Straße, wenn nicht sogar noch mehr, da man als lärmempfindlicher Mensch nicht dem Fluglärm ausweichen kann, da ganz nach dem Willen der DFS die Flugzeuge fast schon willkürlich über bestimmte Gebiete fliegen. Konkrete, 100 % festgelegte Routen, wie bei Straßen oder Schienen gibt es nicht und somit sind an den Flugverkehr deutlich strenger Maßstäbe anzulegen, als bei Straße und Bahn, wo ja im Gegensatz zum Flugverkehr schon sehr viel getan wird.

Die Bevorzugung des Flugverkehrs ist in Bezug auf Lärm auch als eine Subvention zu betrachten, welche nicht geboten ist, da sowohl in Hinblick auf Lärm, als auch Umweltverschmutzung und Klimaschädigung der Flugverkehr deutlich mehr belastet als andere Verkehrsmittel.

Der Lärmkonflikt des Flughafens mit der Allgemeinheit wird sich nicht durch noch eine Erweiterung entschärfen lassen. Und durch die vielen Ungereimtheiten in den Antragsunterlagen lässt sich dieser Konflikt auch nicht entschärfen. Es gibt zahlreiche Unternehmen, die zwar Lobbyarbeitbetreiben, sich allerdings auch fürs Gemeinwohl einsetzen. Beim Flughafen Düsseldorf geht dies nicht im geringsten über das gesetzlich gebotene Maß hinaus. Wie man an den geringen Ausgaben für das Lärmschutzprogramm sieht, wird sogar weniger ausgegeben, als vom Staat gefordert wird. Es fließen hier also nicht einmal alle Lärmentgelte in den Schallschutz. Ein gesellschaftlich verantwortungsvolles Unternehmen handelt anders und

verpflichtet sich dem Gemeinwohl. Dies funktioniert selbst in Branchen, welche einer skeptischen Öffentlichkeit gegenüberstehen. Sie setzen auf ein nachbarschaftliches Miteinander. Erfahrungsgemäß haben diese Unternehmen nur wenig Widerstand. Beim Flughafen kann ich dies beim besten Willen nicht erkennen. Hier geht es nur um Profit ohne Rücksicht.

2.20 Neutrale Bewertung

Aufgrund des Interessenkonflikts zwischen dem Betreiber/Eigentümer des Flughafens (50% Stadt Düsseldorf) und der Genehmigungsbehörde (Sitz in Düsseldorf), welche zudem über politische Verknüpfungen miteinander verbunden ist, kann in Hinblick auf eine Genehmigung nicht von einer neutralen Bewertung der Gesamtumstände ausgegangen werden. Selbst wenn man sich noch so bemüht, dürfte die Unparteilichkeit nicht gewährt sein. Zumal eine neutrale Position des zuständigen Ministers nicht gegeben ist. Dieser äußerte bereits im Vorfeld Zustimmung, obwohl wie die Verzögerungen im Verfahren durch das Ministerium zeigen, gar keine Voraussetzungen für eine Zustimmung gegeben sind.

Bezüglich Lärm dürfen nicht nur die überoptimistischen Gutachten im unmittelbaren Auftrag des Flughafens verwendet werden. Es ist zudem wichtig den gesamten Forschungsstand zu berücksichtigen. Betreiber wählen hier regelmäßig die genehmten Ergebnisse aus, vergessen dann völlig die andere oder sehen diese mit profanen Ausreden als nicht relevant aus. Dieses Vorgehen ist kein fairer Interessenausgleich, da Einzelne gegenüber dem Flughafen erhebliche Nachteile haben dies zu belegen.

Es wird gefordert, dass die Entscheidungsträger unter den Lärmbedingungen, unter welcher Flughafenanwohner leben, für mindestens einen Monat vor der Entscheidung leben müssen und zudem deren Schlafwerte aufgenommen werden um sicherzustellen, dass sie sich mit der Problematik wirklich eingehend beschäftigt haben.

2.21 Benachteiligung von Menschen mit Behinderung

Aus der Präambel der UN-Menschenrechtskonvention:

"c) bekräftigend, dass alle Menschenrechte und Grundfreiheiten allgemein gültig und unteilbar sind, einander bedingen und miteinander verknüpft sind und dass Menschen mit Behinderungen der volle Genuss dieser Rechte und Freiheiten ohne Diskriminierung garantiert werden muss,"

Ebenfalls sind Artikel 17 und 28 dieser Konvention zu beachten. Umsetzung findet dies in BGG §§ 1 und 7. Danach dürfen Menschen mit Behinderung nicht benachteiligt werden. Dies war und ist bei jeder Ausweitung des Flugverkehrs der Fall, da Menschen mit Behinderung nicht berücksichtigt wurden. Im Fall von Lärm sind dies insbesondere Behinderungen, welche mit Schwierigkeiten bei der Reizfilterung einhergehen. Speziell jene aus dem Autismusspektrum sind bekannt dafür, dass es hier zu einer Reizüberflutung kommt. Es reicht hier bereits ein Lärmereignis in der Nacht, um den Schlaf zu rauben. Und da es in NRW kaum einen Ort gibt, der nicht von Fluglärm betroffen ist, können Autisten dieser gesundheitsbeeinträchtigenden Belastung nicht ausweichen. Somit ist dauerhaft und unzweifelhaft von einer gesundheitsgefährdenden Belastung auszugehen. Dieser Umstand wurde in dem Antrag nicht im geringsten berücksichtigt. Somit ist die Datenlagen keinesfalls für eine Beurteilung ausreichend.

Es gibt, wie bereits ausgeführt, keinen zwingenden Grund für die Ausweitung, der eine weitere Benachteiligung begründen kann, da die Ausweitung nachweislich nicht aus Gründen des Gemeinwohls notwendig ist, würde dies einen grundrechtswidrigen Eingriff darstellen, der erhebliches Klagepotential hat, bis hin zu übernationalen Gerichten.

Zudem müsste unter Berücksichtigung dieses Aspekt auch alle bisherigen Ausweitungen und insbesondere das bisher fehlende absolute Nachtflugverbot betrachtet werden.

Und wenn man bedenkt, dass viele Menschen ohne Behinderung von Lärm betroffen sind, wie extrem muss es dann erst für Menschen mit derartiger Behinderung sein. Eine Behörde, welche hier ohne Berücksichtigung dieser Aspekte eine Ausweitung genehmigt handelt zumindest grob fahrlässig, wenn dies nicht bereits eine Körperverletzung ist.

Da der Flughafen hier eine Veränderung der bestehenden Lage plant, gilt auch der Bestandsschutz für frühere Änderungen nicht mehr und die gesamte Genehmigung muss auf den Prüfstand. Zudem hat die Rechtsprechung bisher ebenfalls die Belange von Menschen mit Behinderung nicht als Grundlage für eine Abwägung herangezogen. Somit ist ein sehr strenger rechtlicher Rahmen an die Entscheidung zu legen. Die Gesetze sind ebenfalls bisher nicht auf die Belange von Menschen mit Behinderung abgestimmt, da der Anteil belastigter Personen als Grundlage für die sogenannten Expositions-Wirkungskurven diesen Umstand nicht einschließt. Eine Mittlung über alle Menschen lässt die besonderen Belange völlig außer acht.

Es wird deshalb gefordert, auch bestehende Flüge vom Flughafen Düsseldorf zu anderen Flughäfen zu verlagern, um eine Entlastung zu erzielen. Insbesondere dann, wenn keine weiteren Maßnahmen zur Lärmverringerung durchgeführt werden, die über die aktuellen Maßnahmen hinausgehen.

2.22 Flugsicherheit

Die Erhöhung der Anzahl von Starts- und Landungen um 1/3 bringt erhebliche Sicherheitsrisiken mit sich. Allein durch Wirbelschleppen, welche teilweise mehrere Minuten bestehen können. Da es keine Vorhersage gibt und die Messung dieser Verwirbelungen wohl auch nicht möglich ist, bestehen hier signifikante Risiken für Passagiere. Es ist nur eine Frage der Zeit bis es hier zum ersten Personenschaden kommt, weswegen eine Erweiterung fahrlässig wäre.

Diese Wirbelschleppen können sich auch auf die Straßen und anderen Verkehrsverbindungen im Umfeld auswirken. Mit steigender Anzahl von Fliegern steigt auch die Gefährdung.

Die Hauptstart- und Landebahn wurde vor längerer Zeit über die Eisenbahnstrecke verlängert, weil eine Gefährdung für den Zugverkehr gesehen wurde. Im Bereich der anderen Start- und Landebahn (Zweitbahn) besteht diese Gefährdung ebenfalls, allerdings ist hier keine Überdeckung vorgesehen, die eine Gefährdung ausschließen würde. Da die Abdeckung noch besteht, müsste auch die Zweitbahn entsprechend gesichert werden. Dabei ist zu berücksichtigen, dass der RRX entsprechenden Raum braucht und der zu errichtende Tunnel bzw. Abdeckung weder den Bahnverkehr einschränken noch behindern darf. Auch nicht beim Bau. Ein Ausbau der Zweitbahn ist, bei dieser Änderung allerdings unzulässig, wodurch auch das Bauwerk entsprechend einfacher ausgeführt werden kann, als wirbelschleppensichere Überdachung.

2.23 Brand- und Katastrophenschutz

In den Unterlagen ist nicht zu erkennen, wie der angebliche Zuwachs an Personen, das Brandschutzkonzept beeinflusst. Sind die Fluchtwege für die vom Flughafen erwarteten Personenzahlen überhaupt ausreichend? Dies ist eher unwahrscheinlich. Allein aus diesem Grund kann die Erweiterung des Flugsteigs C nicht unabhängig betrachtet werden.

Die Rechtsprechung zu Bränden ist hier eindeutig:

"Es entspricht der Lebenserfahrung, dass mit der Entstehung eines Brandes praktisch jederzeit gerechnet werden muss.

Der Umstand, dass in vielen Gebäuden jahrzehntelang kein Brand ausbricht, beweist nicht, dass keine Gefahr besteht, sondern stellt für die Betroffenen einen Glücksfall dar."

(Aus einem Gerichtsurteil des OVG Münster Az. 10A 363/86 vom 11.12.1987)

Ebenfalls ist eindeutig, dass selbst die unwahrscheinlichsten Ereignisse eintreten, wie man auch an den zahlreichen Atomkatastrophen sieht, die vorher von 'Experten'

schöngerechneten wurde. Man muss immer bedenken, dass die Verkettung von Fehlern und Mängeln sich in hochkomplexen System und Anlagen nie ganz vermeiden lassen.

Da es an Bord und sowohl vor, als auch hinter der Sicherheitskontrolle Alkohol gibt stellt sich die Frage, wie dies im Sicherheitskonzept berücksichtigt wurde und ob eine Evakuierung von betrunkenen Personen gelingt oder in einer Tragödie endet. Besonders, wenn die Ausgänge in Anzahl und Öffnungsgröße gar nicht für eine derartige Personenzahl ausgelegt sind. Da in den letzten Jahren ein Zuwachs an Passagieren zu verzeichnen war, ist unverständlich, dass nicht einmal eine Anpassung des Evakuierungskonzeptes erwähnt wird. Es stellt sich die bange Frage, ob der Flughafen nicht erneut zur Todesfalle werden wird.

Die Wahrscheinlichkeit ist zudem hoch, dass mit der Anpassung des Brandschutz- bzw. Sicherheitskonzeptes auch die entsprechende Technik angepasst werden muss.

Wurden schon einmal Brandschutzübungen mit Passagieren durchgeführt? Funktioniert das Evakuierungskonzept überhaupt? An Bord von Flugzeugen wird nach meinem Eindruck mehr getan, als im Flughafen selber.

Die Verkehrsprognose enthält nichts, was auf die Bewältigung der angeblichen Passagierzunahme durch die vorhandene Infrastruktur inkl. Skytrain hindeutet. Bereits jetzt sind die Skytrain oft völlig überfüllt, weil es aus dem Norden keine direkte Anbindung per Eisenbahn an den Flughafen gibt. Dies zusammen mit den ohnehin schon jetzt überfüllten Zügen führt zu einer Verminderung der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel und wird zu erheblich mehr PKW-Nutzung führen, als bisher.

Unabhängig davon, dass die Schutzkonzepte sicherlich angepasst werden müssen, stellt sich mir die Frage, ob und wie Menschen mit Behinderung dort bisher berücksichtigt wurden. Die schließt sowohl körperliche, als auch geistige Behinderungen mit ein. Das heißt barrierefreie Fluchtwege für alle Arten von Behinderungen. Dass dies derzeit gegeben ist wird bezweifelt.

Die vom Flughafen Düsseldorf am 6.1.2014 gegründete Flughafen Düsseldorf Tanklager GmbH stellt einen Störfallbetrieb dar. Eine offizielle Position des Tanklager war Googlemaps nicht ermittelbar, aber über Abgleich mit den Unterlagen des Flughafens ist die wahrscheinliche Anschrift etwa Frachtstraße 10. Der Flughafen Düsseldorf ist mit 40 % an der Flughafen Düsseldorf Tanklager GmbH beteiligt. Der Betreiber ist als zum Teil der Flughafen.

Gemäß den Antragsunterlagen sollen hier knapp 10 000 t Kerosin gelagert werden. Aus der 12. BImSchV Anhang I Ziffer 13.2 ergibt sich, dass ab 2 500 t die Mengenschwelle überschritten wird, wo § 1 Abs. 1 Satz 1 gilt. Somit fällt das Tanklager unter die Störfallverordnung. Dies wird sich auch nicht bei der verspäteten Umsetzung der Seveso III Richtlinie ändern. Da der Antrag auch auf Änderungen am Terminal verweist und zudem

mit den angeblich höheren Passagierzahlen auch mehr Menschen von den Auswirkungen eines Störfalls betroffen wären, hätte dies auch im Antrag behandelt werden müssen.

Zudem steht außer Frage, dass sich gerade ein Tanklager sehr gut für Anschläge nutzen ließe. Ein mögliches Szenario hätte erhebliche Auswirkungen auf das Umfeld und würde das gesamte Flughafengelände betreffen. Auf Details zu Anschlägen wird an dieser Stelle nicht eingegangen, um Terroristen keine Anleitungen zu liefern. Gegenüber der zuständigen Behörde können diese Szenarien aber in einem vertraulichen Gespräch erläutert werden. Unter der Prämisse, dass diese Informationen zumindest VS-NfD eingestuft werden.

Auf eine Anfrage im Oktober letzten Jahres behauptete die Stadt Düsseldorf, dass das Tanklager unter das Baurecht fallen würde. Da die 12. BImSchV den Stand vom 31.08.2015 wurde hier gegen die Störfallverordnung verstoßen. Da erstens die falsche Behörde das Verfahren durchführt und zweitens nicht das richtige Gesetz angewendet wird. Da von einem Störfall erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt zu erwarten wären, ist es nicht nur unverständlich, sondern sogar rechtswidrig, dass die betroffene Bevölkerung nicht beteiligt wurde. Andererseits ist die Stadt hier anscheinend sowohl Genehmigungsbehörde als auch Miteigentümer der Flughafen Düsseldorf GmbH, dass es hier zu Interessenkonflikten kommt, ist offensichtlich. Aber selbst diese suspekten Umstände außenvorgelassen, bleibt immer noch der Umstand bestehen, dass sich in unmittelbarer Nähe des Flughafens ein Störfallbetrieb befindet, der bei den Gutachten zum Ausbau nicht im geringsten betrachtet wurde.

Den Einfluss eines derartigen Störfallbetriebes für die Genehmigung von Änderungen auf dem Gelände und bei den sich erhöhenden Passagierzahlen außer acht zu lassen ist grob fahrlässig. Insbesondere, wo der Flughafen als Teileigentümer von diesem Umstand wusste. Ein Gutachten, wie es Behörden bei Veränderungen von Betrieben im Umfeld von Störfallbetrieben fordern, gibt es jedenfalls nicht. Dabei geschieht dies regelmäßig selbst bei Betrieben im Umfeld von Lagern, die aufgrund der Menge nicht unter die Störfallverordnung fallen. In den Unterlagen wird das Tanklager zwar erwähnt, aber nicht der Umstand, dass es sich hier um einen Störfallbetrieb handelt.

Bei dem Flughafen handelt es sich definitiv um ein schutzbedürftiges Gebiet gemäß § 50 Satz 1 BImSchG. Dies könnte auch für die Flughafenverwaltung zutreffen. Gemäß KAS-32 sind die im KAS-18 aufgeführten Schutzabstände von 200 m für das durchaus wahrscheinliche Szenario einer Explosion zu niedrig. Da bei einem derartig großen Tanklager immer von einer Explosion, z.B. durch einen aus welchen Gründen auch immer fast leeren Behälters mit einem zündfähigen Kerosin-Luft-Gemisch, ausgegangen werden muss, liegen die Schutzabstände sicherlich bei mehr als 500 m, möglicherweise

sogar mehr als 1000 m. Wobei dies natürlich nur eines von zahlreichen möglichen Szenarien ist. Das heißt der gesamte Terminalbereich des Flughafens ist betroffen. Ebenfalls betrachtet werden muss der Einfluss von Brand und Explosion auf den Flugverkehr. Der Skytrain dürfte sogar in geringerem Abstand am Tanklager vorbeigehen und in der Vergangenheit gab es bereits häufig Probleme damit, dass die Gondeln auf der Strecke stoppten. Gerade bei Stromausfällen aufgrund von Katastrophen ist dies sogar ziemlich wahrscheinlich. Ebenso, bei einem großflächigen Stromausfall.

Bei dem auf Googlemap erkennbaren Tanklager scheinen zudem die Abstände gemäß TRBF 20 nicht eingehalten zu werden. Dies erhöht das Risiko immens.

Ob die bestehenden Flughafenanlagen ausreichend gegen einen Störfall gesichert sind ist unklar. So müssten bei einem Brand des Tanklagers die Lüftungseinrichtungen des Flughafens abgeschaltet werden, da ansonsten gefährliche Brandgase in die Hallen geleitet würden. Bei einer Explosion müssten die Fenster entweder so splittern, dass sie niemanden gefährden oder dürften nicht zerbrechen können.

Nicht der geringste Hinweis auf einen Brandschutzbeauftragten, der auch Störfälle qualifiziert ist, war zu finden.

Ob die Feuerwehr für einen Störfall inklusive der Evakuierung des Flughafens ausgerüstet ist, darf bezweifelt werden, wo das Tanklager nicht einmal als Störfallbetrieb genehmigt wird/wurde. Käme dann noch zum Beispiel durch die erhebliche Rauchentwicklung eines Kerosinbrandes ein Absturz hinzu, wären die derzeitigen Rettungskräfte vermutlich maßlos überfordert. Abschätzen kann man diese Aspekte aber mangels Unterlagen nicht.

2.24 Ausbau der Infrastruktur

Ein Teil des Antrages umfasst der Ausbau der Infrastruktur. Hierbei ist neben den bereits zuvor aufgeführten Punkten auch zu berücksichtigen, dass der Ausbau der Flughafeninfrastruktur bereits teilweise stattfindet, da auch das Tanklager umgebaut wird. Ebenso wie Gleise verlagert werden. Es ist nicht nachvollziehbar, dass nicht alles im gleichen Verfahren durchgeführt wird, obwohl es allesamt um Einrichtungen des Flughafens geht.

Der Antrag umfasst den Ausbau des Landebahnsystems, der sicherlich auch größere und lautere Flugzeuge als Grundlage hat. Das heißt es würden nicht nur mehr Starts und Landungen zu Lasten der Bevölkerung geben, sondern diese würden auch lauter werden. Darauf deuten auch der im Antrag erwähnte Bedarf an Abstellpositionen für Luftfahrzeuge der Großluftfahrt. Da keine Definition dieses Begriffes erfolgte dürften hiermit wohl die Großflugzeuge gemeint sein.

Wie aus den Unterlagen zu erkennen ist geht es zudem darum den Angerland-Vergleich auszuhebeln, in dem die zweite Start- und Landebahn mehr und mehr zu einer gleichwertigen ausgebaut wird. Der nächste Antrag dieser Salami-taktik ist bereits absehbar.

Ebenfalls ist nicht ersichtlich, warum der Ausbau des Flugsteig C in einem gesonderten Verfahren betrachtet werden soll, obwohl dieser unmittelbar und extrem eng mit restliche Betrieb verknüpft ist. Somit ist dieses Verfahren gemeinsam zu behandeln.

Ebenfalls eine Einschränkung bei kleineren Flugzeugen (< 2 t MTOM) deutet darauf hin, dass mit deutlich mehr Lärm zu rechnen ist, da weniger kleine Flugzeuge automatisch mehr große Flugzeuge heißt. Zumal bei einer Einschränkung sowohl die Polizei, als auch Ambulanz eingeschränkt würden und von der Gutmütigkeit des Flughafens abhängig wären. Eine Einschränkung ist hier abzulehnen, da sie der Bevölkerung schadet. Eine generelle Ausnahme für Sicherheits- und Rettungsverkehr scheint hier nicht vorgesehen zu sein.

Der Ausbau der Infrastruktur dient hauptsächlich dem Zweck, den Sonderstatus für stationierte Flugzeuge ausweiten zu können, was mit einem erheblichen Zuwachs an nächtlichen Fluglärmereignissen einhergehen wird.

2.25 Marktwirtschaftliche Grundlagen

Im Antrag behauptet der Flughafen dreist, dass die Nachfrage sehr groß wäre und deshalb ausgeweitet werden müsse. Würde man dieses Konzept zum Beispiel in der Agrarwirtschaft anwenden könnten Bauern beantragen, dass eine Stadt entfernt wird, weil diese der Produktion von Nahrungsmitteln im Weg steht.

Das marktwirtschaftliche Grundprinzip besagt, dass es aufgrund der Rahmenbedingungen begrenzte Güter gibt und diese entsprechend eingepreist werden. Das heißt der Flughafen kann das begrenzte Angebot der Kapazitäten entsprechend zu höheren Preisen vermarkten. Dies tut er allerdings nicht, sondern verlangt nach mehr Luftraumentzueignung, wobei das begrenzte Gut der Ruhe den Bürgern entzogen wird ohne eine Gegenleistung für alle Betroffenen zu erbringen. Das man fliegen könnte, kann hierbei nicht als Gegenleistung betrachtet werden, denn für den Flug bezahlt man ja. Somit ist dies keine Gegenleistung. Da hier als die Last in Form von Lärm bei der Bevölkerung abgeladen wird ohne dafür eine adäquate Gegenleistung zu erbringen, wird gegen Artikel 14 Grundgesetz verstoßen.

"(3) Eine Enteignung ist nur zum Wohle der Allgemeinheit zulässig. Sie darf nur durch Gesetz oder auf Grund eines Gesetzes erfolgen, das Art und Ausmaß der Entschädigung regelt. Die Entschädigung ist unter gerechter Abwägung der Interessen der Allgemeinheit und der Beteiligten zu bestimmen.

Wegen der Höhe der Entschädigung steht im Streitfalle der Rechtsweg vor den ordentlichen Gerichten offen."

Es gibt kein Gesetz was die Entschädigung für die Immobilienwertminderung (partielle Enteignung) regelt, somit ist diese Form der Enteignung durch Lärm absolut unzulässig. Eine Erweiterung würde diesen Rechtsverstoß verschlimmern. Zumal alle anderen Verkehrsträger allen Betroffenen bei Bauvorhaben eine Entschädigung zahlen müssen, während beim Flugverkehr ein Großteil der Leidtragenden außerhalb der Schutzzonen lebt und somit bisher keinen Anspruch auf Entschädigung für die Lärmenteignung hat.

Die Zubringerfunktion zu zahlreichen Flughäfen der Region (z.B. Amsterdam, Frankfurt Main) ist komfortabler per Fernverkehr erreichbar. Insbesondere in Frankfurt halten die Fernverkehrszüge direkt in Fußreichweite des Flughafens während in Düsseldorf ein weiterer Umstieg notwendig ist. Hierbei müsste allerdings eine Anschlussgarantie eingeführt werden, um das einzige Hindernis für Bahnreisen zu beseitigen. Da der Flughafen hier aber kaum Einfluss auf die Fluggesellschaften hat, werden wohl weiterhin Slots mit Zubringerflügen blockiert. Sollte der Flughafen Düsseldorf mehr Interkontinentalflüge anbieten, so würde auch die Anzahl der Zubringerflüge steigen, was wiederum für mehr Kurzstreckenflüge sorgt.

Wenn die Nachfrage das Angebot übersteigt, verwundert es, dass der Flughafen für das begrenzte Gut nicht einfach die Preise erhöht hat, um die Nachfrage zu anderen Stellen in NRW zu verlagern, da es dort noch erhebliche freie Kapazitäten gibt.

2.26 Änderungen Betriebsgenehmigung

Über die bereits im Vorhergehenden aufgeführten Punkt sind ferner folgende Punkte anzumerken.

Eine Abstützung auf der 'IATA-Flugplanperiode' führt dazu, dass bei einer Änderung der IATA-Vorgaben, sich ohne Änderung der Betriebsgenehmigung die Rahmenbedingungen ändern würden. Dies ist Planungsrechtlich unzulässig, da so das Mitspracherecht der Bevölkerung beschnitten würde. Zudem ist nicht ersichtlich, was sich hinter diesem Begriff verbirgt. Allein dieser Umstand macht die Anpassung bereits unzulässig, da er intransparent ist und der Bevölkerung die Mitsprachmöglichkeit nimmt.

Da die 33 Landungen 22-23 Uhr bisher nie benötigt wurden, muss hier der Wert auf den Realen gesenkt werden. Wobei eine Absenkung auf 0 Vertretbar wäre, da der Flughafen ja behauptet, dass es mit höherer Kapazität zu weniger Verzögerungen kommen würde.

2.27 Verfahrensfehler

Für die Auslegung wurde folgende unbegründete Einschränkung verkündet:

"Es wird darauf hingewiesen, dass jedoch nur die tatsächlich vor Ort ausgelegten Antragsunterlagen (Papierfassung) für das Verfahren maßgeblich sind."

(Quelle

https://www.duisburg.de/vv/10neu/medien/medien/Amtsblatt_Nr_13_2016.pdf)

Damit wird es Einwendern unmöglich gemacht einzig und allein die im Internet ausgelegten Unterlagen, als Grundlage zu verwenden, sondern es wird notwendig, dass man sich auch die ausgelegten Unterlagen noch anschaut und diese vergleichen muss. Durch den Umfang der Unterlagen, bedeutet dies für berufstätige eine unnötige Erschwernis, obwohl es keinerlei Grund gibt, warum die Unterlagen im Netz nicht genauso zuverlässig sein soll, wie die im Ordner. Wahrscheinlich sind die Unterlagen sogar zuverlässiger im Netz, da die Inhalte der Ordner auch durch jemanden im Verfahren ausgetauscht werden oder entnommen werden könnte, während dies im Netz ungleich schwerer ist.

Daneben wurden die Unterlagen vom Flughafen bereits am 09.05.2016 Online gestellt. Ein offizieller Grund dafür wurde nicht bekanntgegeben. Allerdings steht in dem zuvor angeführten Amtsblatt, dass ein vorzeitiges Einreichen die Einwendung ungültig macht, womit das Ziel des Flughafens sein könnte die Bevölkerung zu vorzeitigen Einwendungen zu veranlassen. Dadurch gäbe es im richtigen Verfahren dann weniger und die Einwender wären ihrer Rechte beraubt, weil der Flughafen sie in die Irre geführt hat, denn sie werden sicherlich annehmen, dass eine weitere Einwendung nicht nötig ist. Ob dies nun die wirkliche Absicht des Flughafens war oder nicht ist allerdings irrelevant. Was zählt ist, dass Personen ggf. in ihren Rechten beschnitten wurden und dadurch das Verfahren erneut durchzuführen ist. Wobei dies durch die mangelhaften Unterlagen ohnehin der Fall ist.

Durch die Änderungen im Zusammenhang mit den vorhergehenden Änderungen dieser Salamtaktik, handelt es sich um eine wesentliche bauliche Änderung im Sinne des Luftverkehrsgesetzes. Insgesamt mit den Änderungen seit 7. Juni 2007 werden die Werte gemäß Luftverkehrsgesetz überschritten. Da es sich hier um schrittweise Änderungen handelt müssen diese im Gesamtzusammenhang betrachtet werden. Somit hätte die Lärmschutzzonen angepasst werden müssen, was aber nicht geschieht und im Zusammenhang mit allen Flugbewegung zu einem unzulässigen Vorhaben führt.

In den Unterlagen wird nicht klargestellt, mit welcher Kapazität wirklich gerechnet wird. Es wird angegeben, dass in

nicht definierten Spitzenzeiten die Werte von 43 auf 60 Starts und Landungen steigen soll. Zu den Gesamtflugbewegungen finden sich in den Antragsunterlagen unterschiedliche Angaben, aber an keiner Stelle eine klare Aussage, wie viel mehr beantragt wird. Es werden vielmehr geschätzte Werte mit einer erheblichen Bandbreite offenbart. Durch die vagen Angaben und das verstecken der wirklichen Flugbewegungen hinter Lärmangaben und unübersichtlichen Tabellen ist es für mich nicht ersichtlich, wie viele Flugbewegungen, wann über den Tag verteilt auf mich zukommen. Somit sind die Unterlagen nicht von der erforderlichen Klarheit, dass man die Konsequenzen für sich abschätzen kann. Allein aus diesem Grund wäre bereits eine erneute Beteiligung der Öffentlichkeit nötig, da die ganzen offenen Punkte den Rahmen einer Erörterung sprengen würden.

Wie Flughafenvertreter erklärten, habe der Flughafen Düsseldorf keinen Einfluss auf die Slotvergabe. Ebenfalls bestünde angeblich kein Einfluss auf das Flugverhalten, was mit entsprechendem Lärm verbunden ist. Sollte dies zutreffen, wäre der Flughafen nicht antragsberechtigt für eine Kapazitätserweiterung, da keinerlei Einfluss auf eine Ausgestaltung nach Genehmigung bestünde. So würden sich Fehlentwicklungen, wie etwa das Blockieren von Slots durch Fluggesellschaften für längere Zeit, mit noch mehr halb ausgelasteten Maschinen zu Lasten der Bevölkerung fortsetzen. Zudem wäre die fehlende Kontrolle der Vergabe ein starkes Indiz dafür, dass die Antragsunterlagen falsch sind, da sämtliche zusätzlichen Slots an Fluggesellschaften mit sehr lauten Maschinen fallen könnten, die zudem auch noch stark lärmbelastende Flugverfahren anwenden könnten. Dass eine derartige Worst-Case-Betrachtung nicht stattfand, stellt ebenfalls einen schwerwiegenden Verfahrensfehler dar. Die Bevölkerung wäre als Leidtragender doppelt bestraft. Nicht nur müsste sie unter dem Lärm leiden, nein sie hätte selbst über den Flughafen nur marginalen Einfluss.

3. Angerland-Vergleich

Der Flughafenbeirat gemäß Angerland-Vergleich hat sich nicht halbjährlich getroffen, damit kommt der Flughafen seinen Verpflichtungen nicht nach. Es ist offensichtlich, dass der Flughafen nicht gewillt ist sich an den Angerland-Vergleich zu halten. Das Bahnsystem soll in Teilen ausgebaut werden, obwohl der Angerlandvergleich dies untersagt.

Die Berechnung der möglichen Flugbewegungen auf einer Bahn ist fehlerhaft und nicht realistisch. Die Zahl wurde aufgebläht um den Parallelbetrieb auf beiden Bahnen zu ermöglichen. Dies widerspricht dem Angerland-Vergleich.

Es ist immanent, dass die zusätzlichen Bewegungen in Spitzenzeiten an anderer Stelle einzusparen sind, da die Verringerung der Belastung die Grundlage für den Angerland-Vergleich darstellt. Mit dem Parallelbetrieb wird dies unterlaufen. Wobei diese 'Spitzenzeiten', insbesondere am frühen Morgen und späten Abend liegen. Zudem muss hier von den ursprünglichen Spitzenzeiten ausgegangen werden und nicht den bereits mehrfach modifizierten Zeiten. Es gelten die Normalzeiten, zur Zeit des Angerland-Vergleichs.

Spitzenverkehr ist nicht, wenn Wartezeiten entstehen, weil zufällig mehrere Flugzeuge in einem kleinen Zeitfenster zusammenfallen. Hierfür müssten Wartezeiten über mindestens eine Stunde bestehen, die nur am Verkehrsaufkommen liegen und nicht an der Unfähigkeit des Bodenpersonals, zufälliger Startbereitschaft mehrerer Flugzeuge oder des Wetters.

Spitzenzeiten dürfen jeweils nur auf den Tag bezogen werden, ansonsten führt die geringere Anzahl an Flügen im Winter dazu, dass im Sommer ständig Spitzenzeit ist, was wiederum weitere Ausweitungen nach sich ziehen würde.

Die Zeiten erhöhter Nachfrage lassen sich im Voraus bestimmen, da dem Flughafen sowohl Starts, als auch Landungen bekannt sind und diese mit einer gewissen Fehlertoleranz kalkuliert werden können. Selbst Verzögerungen bei Boarding, auftanken oder anderen Ursachen lassen sich aus der langjährigen Erfahrung des Flughafens bereits zu Beginn eines Tags vorhersagen. Diese Erfahrungen müssten eigentlich dazu genutzt werden die Slots zu verringern, aber das Gegenteil ist der Fall. Sie werden genutzt Spitzenzeiten zu verursachen um mehr Flugbewegungen zu bewerkstelligen.

Selbst das Wetter lässt sich heute mehrere Tage im Voraus mit guter Genauigkeit vorhersagen, da kann es nicht zutreffen, dass dies nicht für Flugbewegungen möglich ist.

Fazit ist, dass es keine Spitzenzeiten gibt, sondern einfach zu viele Flugbewegungen über Düsseldorf führen. Dies benötigt keine Ausweitung des Flughafens, sondern eine Verringerung der Anzahl der Flüge.

Es wird ein unabhängiges Gutachten der wirklich realisierbaren Starts und Landungen unter Einhaltung des Angerland-Vergleichs gefordert. Der Flughafen rechnet sich hier Zahlen schön und eine verlässliche Prognose ist auf diesem Weg nicht zu erwarten.

Auch die Fluglärmkommission (gemäß § 32b Absatz 1 LuftVG) hat sich deutlich gegen eine Erweiterung ausgesprochen.

Die angestrebte Änderung, dass die Flugbahn 06 L/24 R gegen 05 L/23 R ausgetauscht werden soll, verstößt sehr wohl gegen den Angerland-Vergleich, da hier durch Verwendung einer nahezu identischen Bezeichnung, wie bei der Hauptlandebahn 05 R/23 L Verwirrung entsteht. Die offizielle Bezeichnung sollte in Haupt- und Nebenbahn geändert werden, damit die Zuordnung für alle Zweifelsfrei bleibt.

4. Fazit

Es gibt wie dargelegt keine positiven Aspekte einer Ausweitung für die Gesellschaft. Auch für den Flughafen selber sind keine positiven Aspekte zu erwarten, da die Mehrkosten, die zusätzlichen Gewinne überschreiten werden. Dieses Vorgehen ist nicht nachhaltig und schädigt die Fa. Flughafen Düsseldorf GmbH. Man kann das derzeitige Vorgehen allenfalls, als Heuschreckenkapitalismus, aber definitiv nicht als nachhaltige Entwicklung sehen.

Aufgrund der vorhergehenden Ausführung wird unzweifelhaft klar, dass eine Ausweitung nicht genehmigungsfähig und der Antrag abzulehnen ist.

Sollte der Flughafen trotz der schwindend geringen Aussichten auf Genehmigung nachbessern wollen, so ist aufgrund der mannigfaltig notwendigen Ergänzungen selbstverständlich eine erneute Beteiligung der Öffentlichkeit notwendig.

5. Studien/Gutachten

Die in den Studien und Gutachten gemachten Beobachtungen, die erhobenen Forderungen und die gemachten Empfehlungen werden als Teil dieser Einwendung mit eingereicht und sind jeweils in Kurzform mit aufgeführt.

BASE-II/SOEP:

- Niedrigere Lebensqualität
 - Wertverlust von Immobilien
 - **35 %** fühlen sich gestört
 - Verringerte Lebenszufriedenheit
 - Schlafstörungen
 - Depressionen
 - drastische Preissenkungen
- (Wahrscheinlicher Einfluss von Fluglärm sogar stärker)

UBA Studie (SCHRIFTENREIHE UMWELT & GESUNDHEIT 01/2010):

- "Die Ergebnisse zeigen für Herz- und Kreislauferkrankungen einen linearen Anstieg des Erkrankungsrisikos bei beiden Geschlechtern von niedrigen Dauerschallpegeln an (**40 dB(A)**) bei allen Zeitfenstern, von **35,25 dB(A)** an für den 24-Stunden-Dauerschallpegel."
- "Bei Frauen sind die Erkrankungsrisiken für Depressionen signifikant erhöht, vor allem im Zeitfenster für nächtlichen Fluglärm."

- "Es zeigen sich bei nahezu allen Analysen stärker erhöhte Erkrankungsrisiken bei der Teilpopulation mit Fluglärmbelastung, die keinen Anspruch hat auf eine Finanzierung von Schallschutzmaßnahmen durch den Flughafen Köln-Bonn."
- Erhöhung von Bluthochdruck
- Erhöhtes Risiko zu Depressionen
- "Grenzen für eine Gesundheitsgefährdung bedeutend niedriger anzusetzen sind als bei 70 dB(A)"
- Babisch (2006) empfiehlt angesichts der Defizienz epidemiologischer Studien hinsichtlich kardiovaskulärer Effekte (vor allem: Myokardinfarkt) die aus der Untersuchung der Effekte von Straßenlärm gewonnenen Maßzahlen auf den Fluglärm zu übertragen.
- Die Lärmempfindung spielt eine wichtige Rolle
- Babisch und van Kamp kommen in einer Meta-Analyse im Jahre 2009 zu dem Schluss, dass der Zusammenhang zwischen Fluglärm und dem Erkrankungsrisiko für Bluthochdruck belegt sei („sufficient evidence“).
- Daraus ergibt sich zweifelsfrei, dass im Laufe der vergangenen Jahre die wissenschaftliche Evidenz stark gestiegen ist, dass Fluglärm, vor allem nächtlicher Fluglärm zu krankhaftem Bluthochdruck und zu Herz- und Kreislauferkrankungen führen kann.
- Diese Übersicht der wichtigsten relevanten Literatur zeigt eindeutig, dass das Kausalitätskriterium der Konsistenz voll erfüllt ist.
- Generell muss man davon ausgehen, dass nächtlicher Fluglärm mit erheblich größeren Beeinträchtigungen der Gesundheit einhergeht als Fluglärm am Tage.
- Fluglärm verursacht Disstress

Sachverständigenrat für Umweltfragen (SRU), Sondergutachten, März 2014 "Fluglärm reduzieren: Reformbedarf bei der Planung von Flughäfen und Flugrouten"

- Fluglärm ist eine hohe Belastung
- "Lärmeinwirkung in der Nacht löst unbewusste Aufwachreaktionen aus, wodurch der Schlaf seinen Erholungseffekt jedenfalls teilweise einbüßt"
- "Gleichwohl ist der Fluglärmschutz im geltenden Luftverkehrsrecht insgesamt nur unzureichend gewährleistet."
- Genaue Festlegung der Flugrouten inklusive genauer UVP
- keine "faktischen" Flugrouten
- Kein Salamiausbau, wie am Flughafen Düsseldorf schon seit Jahrzehnten der Fall
- Klare Kapazitätsbegrenzung
- "Die gesetzliche Regelung der Fluglärmproblematik im Luftverkehrsrecht ist unterentwickelt. Das LuftVG enthält keine Grenzwerte für Fluglärm. Das

Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) ist auf Flugplätze ausdrücklich nicht anwendbar.

Anders als bei Lärm durch Straßen- und Schienenverkehr, der mit der Verkehrslärmschutzverordnung zum BImSchG (16. BImSchV) eine Regelung erfahren hat, existieren für Fluglärmimmissionen keine vergleichbaren Vorgaben.

Als Grenzwert kann insbesondere nicht die aus dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm (FluLärmG) herangezogene Definition der Unzumutbarkeitsgrenze gelten, auf die das LuftVG verweist. Dieser Wert definiert lediglich die Schwelle, ab der eine Fluglärmbelastung als unzumutbar anzusehen ist. Überschreitet die Lärmbelastung diesen Schwellenwert, gewährt das FluLärmG gegebenenfalls einen Anspruch auf Aufwendungsersatz für passiven Lärmschutz. Die Definition der Unzumutbarkeitsgrenze stellt jedoch keine objektive Begrenzung der Lärmbelastung nach oben dar."

- Interessenkonflikt als (indirekter) Betreiber und als Genehmigungsbehörde.

- Eine wirklich Nachtruhe von 22 bis 6 Uhr

- Abschaffung von Randzeiten

- Vorteile von Bündelung

- "Bisher enthält das Recht keine lärmfachlichen Vorgaben dazu, nach welchen Kriterien die Flugrouten festzulegen sind."

- "Im Hinblick auf das Grundrecht auf Gesundheit ist es bei der Abwägung über die Flugrouten aber verfassungsrechtlich geboten, zwischen Aspekten der Sicherheit und der Wirtschaftlichkeit zu differenzieren."

- Verminderung der Fluglärmbelastung überall

- "Heute werden abweichende Einzelfreigaben teilweise so regelmäßig erteilt, dass neben den festgelegten Flugrouten alternative „faktische“ Flugrouten entstehen. ... Die vielfache, sachlich nicht veranlasste Erteilung abweichender Einzelfreigaben kommt einer Umgehung der förmlich festgelegten Flugrouten gleich. Diese Praxis ist rechtswidrig. Dies gilt insbesondere, wenn die faktischen Flugrouten wegen entgegenstehender Lärmschutzbelange nicht als Rechtsverordnung festgelegt werden könnten."

- "Die interne Betriebsanweisung der DFS, wonach bei Abflügen ab 5.000 Fuß Höhe regelmäßig eine von den festgelegten Flugrouten abweichende Einzelfreigabe erteilt werden darf, ist in dieser Pauschalität ebenfalls als rechtswidrig anzusehen."

- ab 30 dB(A) sind Schlafstörungen möglich. Dies entspricht Flüstern.

- "Aber auch Lärmpegel unterhalb der Aufwachschwelle können Effekte hervorrufen, wie zum Beispiel einen Schlafstadienwechsel oder physiologische Stressreaktionen. Sekundäre Effekte sind eine Folge von primären Schlafstörungen, beispielsweise subjektives Schlaferleben, und sind wenn, dann nur mit zeitlichem Abstand kompensierbar. Tertiäre Effekte sind Folge einer langfristigen Lärmexposition

und einer fehlenden Kompensierbarkeit von primären und sekundären Effekten. Dazu gehören die bereits genannten Erkrankungen des HerzKreislauf-Systems (GRIEFAHN 1990; GUSKI et al. 2012)."

- "Bereits ab einem

Maximalschallpegel am Ohr des Schläfers oberhalb von 33 dB(A) ist mit einem Anstieg der Aufwachwahrscheinlichkeit zu rechnen..."

- Mittelungspegel außen 40 dB(A) keine Überschreitungen

- "...die Behörde [muss] das berechtigte Interesse der Flughafenanwohner, von Fluglärm gänzlich verschont zu werden, berücksichtigen.."

- Keine Effekte für lärmabhängige Start- und Landeentgelte nachweisbar. Insbesondere, weil die Unterschiede eher klein sind.

- Unklare Grenzwerte

- Die Grenze zur Rechtswidrigkeit sei jedenfalls dort überschritten, wo durch die ständige und ohne zwingende Gründe erfolgende Erteilung von Einzelfreigaben neue faktische Flugrouten entstehen (PACHE 2012, S. 11).

- Artikel 2 GG greift bereits bei dem Risiko einer Gesundheitsbeeinträchtigung.

- "Dabei ist es unzulässig, auf den „gesunden Durchschnittsbürger“ abzustellen, auch wenn dies in vielen wissenschaftlichen Studien und der Rechtsprechung getan wird (s. hierzu EKARDT und SCHMIDTKE 2009, S. 195 f. m. w. N.). Kinder, Kranke und alte Menschen, die häufig sehr viel empfindlicher reagieren, haben Anspruch auf Schutz ihrer konkreten körperlichen Integrität. Dieser Maßstab darf durch das Abstellen auf objektive Durchschnitte oder Normalfälle nicht ohne weiteres übergangen werden (BÖHM 1996, S. 103 ff. und 129 ff.; CALLIESS 2001, S. 303)."

- "Die Flugrouten, von denen die Art, das Ausmaß und die Verteilung der Umweltauswirkungen des Flugbetriebs maßgeblich abhängen, stehen zum Zeitpunkt der UVP noch nicht fest und können sogar abweichend festgelegt werden. Das deutsche Recht stellt damit nicht sicher, dass die Auswirkungen des Flughafens einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterzogen werden."

- "Die Europäische Kommission hat in dieser Angelegenheit am 30. Mai 2013 ein Vertragsverletzungsverfahren gegen die Bundesrepublik eingeleitet. Sie sieht die UVP-Richtlinie (wie auch die FFH-Richtlinie) fehlerhaft in das deutsche Recht umgesetzt und verlangt, dass Deutschland die Planung von Flugrouten vollständig in die UVP einbezieht..."

- Die computergestützten Prognosen sagen die reale Lärmsituation nicht vollständig vorher

- Fluglärm genießt eine Privilegierung gegenüber anderen Lärmquelle.

- Keine sachliche Rechtfertigung für Ausnahmen beim Flugverkehr.
- Fehlende rechtliche Vorgaben für einen fairen Ausgleich.
- Keine Schutzansprüche außerhalb der Gebiete des FluLärmG.
- "Gerade angesichts dieser verbleibenden Unschärfen ist die unbesehene Bevorzugung wirtschaftlicher Belange gegenüber den Lärmschutzinteressen in der Abwägung über die Flugrouten rechtlich problematisch."
- "Die Lautstärke eines startenden Flugzeugs in 1.500 Metern Höhe kann noch bis zu 75 dB(A) erreichen (ALD 2010)."

NORAH Studie

- Zusammenhang Lärm und Erkrankungen
- Zusammenwirken unterschiedlicher Lärmquellen
- Schlafstörung
- chronischer Fluglärm und Effekte für den Blutdruck
- Änderungen der kognitiven Leistungsfähigkeit von Kindern

HYENA-Studie

(Hypertension and Exposure to Noise near Airports)

- Bestimmung der Cortisol-Level
- Studie für verschiedene Flughäfen
- Lärmstress führt zu höheren Cortisol-Leveln
- Bei längerer Exposition, können Betroffene den Cortisol-Level eventuell nicht mehr runterregulieren. Dies ist insbesondere in den frühen Morgenstunden und am späten Abend relevant.

-

Studien über die Wirkung von Fluglärm auf Kinder

- Zusammengefasst für München, London, Madrid und Amsterdam (u.a. RANCH Studie)
- Fluglärm führt "zu erhöhter Belästigung und zur Beeinträchtigung beim Lesen sowie des Leseverständnisses schwieriger Texte..."

Gutachten Priv.-Doz. Dr. Dr. R. Rahn

- Belegt eindrucksvoll, dass Fluglärm krank macht
- Gibt die systematischen Fehler der Gutachter Jansen und Scheuch wieder.
- "Der Bundesgesetzgeber hat für die Zumutbarkeit von Fluglärm weder für die Tages- noch die Nachtzeit verbindliche Grenzwerte festgelegt, die nicht überschritten werden dürfen. Dies bedeutet, dass die Genehmigungsbehörde jeweils für jeden Einzelfall - unter Abwägung der gegenläufigen Interessen - festzulegen hat, was der in

der Umgebung des Flughafens wohnenden Bevölkerung an Belastungen durch den durch die Planung genehmigten Flugbetrieb zumutbar ist (113). Bei der Abwägung sind die jeweils widerstreitenden Interessen des Flughafenbetreibers und der Bewohner gegeneinander abzuwägen. Auf der Seite der Bewohner wird hierbei - neben anderen - primär auf die Frage der gesundheitlichen Gefährdung abzustellen sein, d.h. welches zusätzliche Erkrankungs- und Todesfallrisiko zumutbar ist."

- "In den Äusserungen der Gutachter wird deren mangelnde Neutralität besonders deutlich. Sie versuchen, die objektiv unbestreitbare Gefährdung durch die Fluglärmbelastung als rein subjektiv empfundene Belästigung darzustellen."

- "Auch die von den Gutachtern Jansen und Scheuch vorgenommene „Teilung“ der Nacht in einen schutzwürdigen und einen weniger schutzwürdigen Teil ist nicht akzeptabel. Dies ergibt sich alleine daraus, dass die Schlafgewohnheiten sehr heterogen sind. Dies betrifft nicht nur Beginn, Ende und Dauer des Schlafes, sondern auch die Dauer und Verteilung der einzelnen Schlafphasen. Diese sind interindividuell so verschieden, dass eine Aufteilung der Nacht in einen weniger schutzwürdigen Teil von 22.00 bis 01.00 Uhr und einen mehr schutzwürdigen Teil von 01.00 bis 06.00 Uhr in keinem Fall sachgerecht und angemessen ist."

- "Die von den Gutachtern Jansen und Scheuch genannten kritischen Toleranzwerte für die einzelnen Schutzziele sind fehlerhaft hergeleitet und insgesamt zu hoch."

- "Die Gutachter zitieren verschiedene Untersuchungen, wobei Werte unzutreffend, unvollständig oder verfälscht wiedergegeben werden."

Tagungsband (Deutsche Gesellschaft für Arbeitsmedizin und Umweltmedizin e.V., Dokumentation 2007, http://www.dgaum.de/fileadmin/PDF/Tagungsbaende/DGAUM_Tagungsband_2007.pdf)

V11

- "Da lärminduzierte Aufwachreaktionen auch eine Veränderung der Schlafstruktur nach sich ziehen und somit Beeinträchtigungen des Befindens und der Leistung bewirken (Marks & Griefahn 2005) sind bei entsprechender individueller Vulnerabilität langfristig gesundheitliche Beeinträchtigungen nicht auszuschließen."

F2 Griefahn:

- "Lärm verursacht durch Erregung des vegetativen und des endokrinen Systems zahlreiche, nicht gewöhnungsfähige Reaktionen, die ihn prinzipiell als möglichen Risikofaktor in der Genese kardiovaskulärer Erkrankungen klassifizieren [Griefahn & Muzet 1978]. Diese Reaktionen (Beschleunigung der

Herzschlagfrequenz, Verengung peripherer Blutgefäße, Anstieg des Blutdrucks, vermehrte Ausschüttung von Stresshormonen) werden jedoch auch durch zahlreiche andere Umweltreize sowie durch Emotionen evoziert. Deshalb sind keine monokausal durch Lärm verursachten extraauralen Erkrankungen zu erwarten. Plausibel ist jedoch die Annahme, dass Lärm zusammen mit vielen anderen Einwirkungen zur Entwicklung von Erkrankungen mit multifaktorieller Genese beiträgt.

F2 Scheuch:

- Nimmt als Grundlage eine nicht mehr zeitgemäße Betrachtung des Arbeitsschutzes.
- Für Fluglärm gibt es keine expliziten Normen und Richtwerte
- Akzeptiert nur absolute Beweise, obwohl dies nicht dem präventiven Charakter der Grenzwerte entspricht
- **Körper wird durch Lärm 66 bis 70 dB(A) und 51 - 55 dB(A) gleich stark belastet.**
- Versucht ständig Belästigung zu definieren, obwohl dies überaus subjektiv ist und Lärm immer eine Belästigung ist.
- Kritisiert die Freiwilligkeit bei Studien. Dem kann man nur zustimmen, denn ohnehin lärmbelastete Personen werden seltener an solchen Studien teilnehmen.
- Geht von veraltetem Wissen aus.
- Wirft der Öffentlichkeit vor nicht vernünftig mit Risiken umgehen zu können.
- Bei einer Veranstaltung 2007 ist seine neueste Literatur von 2004. Während die anderen bis 2006 zitieren. Neuere Erkenntnisse die nicht dem Meinungsbild von Scheuch entsprechen werden also ignoriert. Dies deutet auf ein vorgefasstes Meinungsbild oder Rückständigkeit hin.

F2 DLR:

- Bestätigt ohne wenn und aber die Wichtigkeit der Nachtruhe
- bei Studien könnte es passieren, dass viele un- oder wenig empfindliche Personen teilnehmen.
- Bereits ab 35 dB(A) Aufwachreaktionen
- 65 dB(A) wird unverständlicherweise angesetzt, obwohl Menschen bereits durch ein Gespräch (etwa 55 dB(A)) wach werden können.
- Beansprucht keine Repräsentativität
- In Leipzig nur eilbedürftige Frachtflüge. Keine Passagier oder nicht eilige Frachtflüge

NORAH

- "Jede Fluglärmmessung und jede Fluglärmberechnung ist mit Unsicherheiten behaftet, insbesondere dann, wenn ein längerer Zeitraum betrachtet werden soll. Man kann versuchen, zu minimieren, ausschließen kann man solche Unsicherheiten nicht."
- Fluglärm beeinträchtigt die Lernleistung beim Lesen.

Infraschallstudie Dr. Scharfenort Halim

- Infraschall wirkt wahrscheinlich unterhalb der "Hörschwelle" auf den menschlichen Körper
- Sowohl aus der Erdbeben- wie auch Flugangstforschung lassen sich derartige Zusammenhänge ableiten
- Bisher wird bei Fluglärm Infraschall nicht berücksichtigt