



An die
Bezirksregierung Düsseldorf
Dezernat 26

Postfach 300865
40408 Düsseldorf

**Antrag der Flughafengesellschaft Düsseldorf auf Kapazitätserweiterung
hier: Widerspruch**

Sehr geehrte Damen und Herren:

Die Bürgerinitiative „Gegen Fluglärm MG-Ost“ lehnt, stellvertretend für viele Bürgerinnen und Bürger im Osten der Stadt Mönchengladbach, die Erweiterung der Betriebsgenehmigung zur Erhöhung der Stundeneckwerte von 47 auf 60 Flüge pro Stunde, des Flughafens Düsseldorf lt. Antrag der Flughafengesellschaft Düsseldorf, Aktenzeichen 26.01.01. PFV DUS ab. Vertreten wird die Bürgerinitiative durch den Vorsitzenden Herrn Frederick Skupin, Biesel 37, 41238 Mönchengladbach.

Unsere Gründe für den Widerspruch sind nachfolgend dargestellt:

- **Der Lärmaktionsplan der Stadt Mönchengladbach weist im Osten der Stadt mit dem Hoppbruch in Giesenkirchen und dem Bungtwald in Hardterbroich, sowie dem Niersgrünzug besonders „ruhige Gebiete“ aus,** die bei noch mehr Fluglärm in ihrer Funktion als Naherholungsgebiete gefährdet sind. Diese genannten Naherholungsgebiete liegen in unmittelbarer Nähe der „Einflugschneise“ zum Flughafen Düsseldorf. Im Lärmaktionsplan der Stadt wird festgehalten „Ruhige Gebiete werden bei der lärmfachlichen Bewertung von Flugrouten für Verkehrsflughäfen in der Abwägung berücksichtigt... Entsprechend der Zielsetzung der Umgebungslärmrichtlinien soll auch Vorsorge gegen Umgebungslärm getroffen werden. Das heißt: Umgebungslärm ist vorzubeugen“ Viele Menschen nutzen diese Naherholungsgebiete, um Ruhe und Entspannung von Alltag zu finden. Durch andauernden Fluglärm ist diese Art der Erholung in diesen „Ruhegebieten“ nicht mehr gegeben.
- **Gesundheitliche Auswirkungen für den Menschen.**
Die Lärmereignisse beim Landeanflug betragen teilweise über 70dB. Die Maschinen fliegen nur noch in einer Höhe von 800-1000 Metern auf die Einflugroute über MG-Giesenkirchen ein. Bei den beantragten bis zu 60 Flugbewegungen je Stunde würde sich die Häufigkeit der Überschreitungen von Einzelereignissen um fast ein Drittel erhöhen und damit das Lärmaufkommen deutlich steigern.
Die NORAH Studie stellt zum Fluglärm folgendes fest: „Untersucht wurden die Auswirkungen von Verkehrslärm auf konkrete Krankheiten sowie auf den Blutdruck. Der größte Zusammenhang zwischen dem 24h-Mittelungspegel von Verkehrslärm und einer Krankheit wurde zu Depressionen gefunden. Im Vergleich zu Straßen- und Schienenverkehrslärm hat Fluglärm einen doppelt so hohen Effekt mit einem Risikoanstieg von 8,9% pro 10 dB Dauerschall-Pegelanstiege. Es handelt sich um statistisch signifikante Zusammenhänge zwischen Erkrankung und Verkehrslärmpegel.“



Bei einer Zunahme von 60 statt 47 Flugbewegungen in der Stunde, kann man mit Sicherheit davon ausgehen, dass auch der Dauerschall-Pegelanstieg um ein wesentliches höher ausfallen würde und somit Depressionen deutlich öfter auftreten würden. Nach Art. 2 Abs. 21 GG ist eine gesetzliche Schutzpflicht für die menschliche Gesundheit manifestiert.

- **Gesundheitlich Auswirkungen durch Kerosin-Ausstoß.**

Allein am Düsseldorfer Flughafen wird jeden Tag rund 6.4 Millionen Liter Kerosin in Flugzeuge gepumpt und anschließend in den Düsentriebwerken verbrannt. Dabei werden natürlich enorme Mengen von Stickoxyd, Kohlenmonoxyd und auch CO² in unserer Luft freigesetzt. Diese Belastungen durch giftige Abgase nehmen prozentual genauso stark zu, wie die Anzahl der Flugbewegungen. Also ca. 30 % mehr Flugbewegungen erzeugen ca. 30 % mehr Abgasbelastungen in einer ja ohnehin schon als Ballungsgebiet insgesamt viel zu hoch belasteten Region. Dies ist unter dem Aspekt des Gesundheitsschutzes völlig untragbar und auch von daher strikt abzulehnen. Dabei sind die Schadstoffausstoße beim Landeanflug kaum untersucht und damit auch nicht mit in die Bewertungen im Antrag der Flughafengesellschaft eingegangen.

Nach Artikel 2 Absatz 2 gilt im Grundgesetz "das Recht auf körperliche Unversehrtheit". Dieses gilt für jede Person in Deutschland - auch rings um den Flughafen Düsseldorf.

- **Vor allem beim Lernverhalten von Kindern wirkt sich zunehmender Lärm negativ aus.**

Lärm kann sich stark auf die Gesundheit auswirken - das gilt seit langem als bewiesen. Jetzt besagt eine Studie, dass der Lärm an Flughäfen auch das Lernvermögen von Kindern beeinträchtigt. „Lärm beeinträchtigt die schulische Leistungsfähigkeit von Kindern. Das belegen Studien aus vier Ländern der europäischen Union in der so genannten RANCH Studie, in der etwa 2800 Kinder im Alter von neun bis zehn Jahren untersucht wurden. Demnach sind die Lernfähigkeit und die Gedächtnisfunktionen signifikant verschlechtert, wenn Schulen in einem mit Fluglärm belasteten Gebiet liegen. So vermindert sich die Fähigkeit zum verständnisvollen Lesen ab einem äquivalenten Dauerschallpegel von 50 dB(A) am Tag (Lärm im Freien außerhalb der Schule) deutlich.“

Da auch einige Schulen in Giesenkirchen und Umgebung (z.B. auch in Liedberg) unmittelbar unter der Einflugschneise liegen, sind Lernbeeinträchtigungen bei Kindern durch zunehmenden Fluglärm nicht auszuschließen.

- **Der Anstieg der Pegelhäufigkeit laut dem Lärmgutachten (siehe Flug- und Bodenlärmgutachten) wird als nicht gravierend angesehen, da er schrittweise erfolge.**

Gesundheitlich bedenkliche Pegel sollten ab 65 dB(A) angenommen werden, die zusätzlichen täglichen Bewegungen liegen dann bei 42dB. Das auf Seite 14 gezogene Fazit im Gutachten, von nur einzelnen zusätzlichen lauten Schallereignissen an wenigen Messstandorten und in der höchsten Pegelklasse, ist demnach falsch. Im Ergebnis bewertet die Stellungnahme auch wieder nur den äquivalenten Dauerschallpegel, dessen Änderung wenig neue Betroffenheit erwarten lasse. Eine Neuberechnung der Lärmschutzbereiche wird empfohlen. Die Einzelereignisse werden jedoch ausgeblendet. Aufgrund dessen, dass der äquivalente Dauerschallpegel wissenschaftlich alleine nicht das geeignete Kriterium für eine gesundheitliche Beeinträchtigung ist, hätte hier auch eine vertiefte Betrachtung der auftretenden und künftig ansteigenden Einzelschallereignisse erfolgen müssen.

Das Lärmgutachten der Firma Accon ist außerdem unvollständig. Es fehlen Flug- und Bodenlärmbelastungen für Siedlungsgebiete in und um Mönchengladbach. Diese Angaben sind für die Bewertung der Folgen der Kapazitätserweiterung notwendig.



- **Das Nachtflugverbot**, welches lt. „**Angerlandvergleich**“ aus dem Jahre 1965 (der immer noch Gültigkeit hat) von 22 Uhr abends bis 6 Uhr morgens vorgegeben ist, wird permanent bereits jetzt unterlaufen. Bei Ausweitung der Kapazitäten des Flughafens um ca. 30 % wird es unumgänglich sein, dass die Flugbewegungen noch weiter in den Nachtbereich ausgedehnt werden. Besonders ältere Menschen fühlen sich bereits jetzt durch das bestehende Fluglärm aufkommen in Ihrer Nachtruhe erheblich gestört.
Außerdem stellen wir fest: Nach dem für die Ersatzbahn am 16.12.1983 festgelegten Planfeststellungsbeschluss dürfen in Düsseldorf eigentlich nur 91.000 Flugbewegungen in den sechs verkehrsreichsten Monaten (also von Mai bis Oktober) durchgeführt werden. Tatsächlich überschreitet somit die seit 2005 erteilte Genehmigung mit nunmehr erlaubten 131.000 Flugbewegungen in den sechs verkehrsreichsten Monaten (Mai-Oktober) den Erlaubnisrahmen des Planfeststellungsbeschlusses von 1983 für die Ersatzbahn schon um rund 40.000 Flugbewegungen. Ein „Noch mehr“ an Flugbewegungen ist daher aus unserer Sicht rechtlich nicht tragbar.
Nach § 296 Abs. 1 Satz 2 LuftVG ist „auf die Nachtruhe der Bevölkerung im besonderen Maße Rücksicht zu nehmen“
- **Zur Wirtschaftlichkeit und Prognose in den Planfeststellungsunterlagen**
hat der Gutachter Regio Consult u. a. festgestellt, dass
 - die methodische Vorgehensweise der Luftverkehrsprognose nicht dem Stand der Technik entspricht.
 - die Zunahme der Zahl der Passagiere insgesamt auch in Zukunft nicht mit einer weiteren Zunahme der Flugbewegungen verbunden sein muss.Ein wirtschaftlicher Nutzen für die Region konnte nicht nachgewiesen werden. Außerdem bleibt festzuhalten, dass die gesundheitlichen Folgen für den Menschen und die Eingriffe in die Natur höher zu bewerten sind als die wirtschaftlichen Interessen der Flughafengesellschaft.
- **Ein Paradigma wechsel ist vonnöten**, der Flugverkehr darf nicht mehr anderen Verkehrsmitteln vorgezogen werden. Es ist bewiesen, dass der Flugverkehr für ungefähr 5% der menschengemachten globalen Erwärmung verantwortlich ist. In diesem Zusammenhang fordern wir auch eine bislang nicht vorhandene Einbindung eines nationalen Flughafensystems in den Bundesverkehrswegeplan (Bvwp) unter Einbeziehung aller anderen Verkehrsträger.

Für die Initiative „Gegen Fluglärm MG-Ost“

Mönchengladbach, 5.7.2016

(Frederick Skupin, Vorsitzender)

(Hajo Siemes, Sprecher V.i S.d.P.)