

## **Stellungnahme der Stadt Meerbusch zum Antrag der Flughafen Düsseldorf GmbH vom 16. Februar 2015 in der Fassung vom 29. Februar 2016 auf Erteilung eines Planfeststellungsbeschlusses**

Die Stadt Meerbusch nimmt zum Antrag der Flughafen Düsseldorf GmbH vom 16.02.2015 in der Fassung des Schreibens vom 29.02.2016 als Behörde, Trägerin öffentlicher Belange und Inhaberin eigener Rechte Stellung.

Die Flughafen Düsseldorf GmbH begehrt Änderungen der Betriebsgenehmigung mit der Begründung, die Nachfrage nach Slots, die ihr begrenztes Angebot für Flugzeugstarts und Landungen übersteige, besser erfüllen zu können. Hierfür möchte die Antragstellerin u.a. künftig 60 Flugbewegungen pro Stunde im Voraus koordinieren dürfen. Außerdem beantragt sie eine Flexibilisierung der Mitbenutzungszeiten der Nordbahn. Die Abwicklung des beantragten Flugverkehrs soll durch begleitende bauliche Maßnahmen (u.a. zusätzliche Abstellpositionen, Rollwege) auf dem Flughafengelände ermöglicht werden. Zugleich soll die bisherige Obergrenze von 131.000 Flugbewegungen in den sechs verkehrsreichsten Monaten aufgehoben werden.

Der Antrag ist nach Auffassung der Stadt Meerbusch unvollständig, zu unbestimmt und nicht sachgerecht begründet. Die vorgelegte Antragsschrift und die beigefügten Unterlagen ermöglichen die Prüfung der Voraussetzungen des § 8 Luftverkehrsgesetz nicht hinreichend.

Insgesamt entsteht der Eindruck, als wenn der Planfeststellungsbehörde wegen eines Anspruchs der Antragstellerin trotz entgegenstehender Belange kein wirklicher Entscheidungsspielraum mehr bleibt. Dies trifft jedoch nicht zu. Auch eine Ermessenreduzierung der begehrten Planfeststellung ist nicht ersichtlich.

Denn nach § 8 LuftVG sind bei Flugplätzen bei einer beantragten Planfeststellung die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen einer Abwägung zu berücksichtigen.

Hierfür weist der Antrag bereits schwerwiegende Ermittlungsdefizite auf, die zu einem Fehler im Abwägungsvorgang führen müssen. Aufgrund der vorgelegten Unterlagen kann ein der betroffenen Stadt Meerbusch und sonstigen Betroffenen gerecht werdendes Abwägungsergebnis nicht erzielt werden.

Für das Planfeststellungsverfahren gelten zudem die §§ 72 bis 78 des Verwaltungsverfahrensgesetzes auch im luftverkehrsrechtlichen Verfahren. Im Rahmen der Planfeststellung sind dem Flughafen danach kraft Gesetzes als Träger des Vorhabens die Vorkehrungen oder die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen aufzuerlegen, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind. Dem entsprechen die vorgeschlagenen Betriebsregelungen und Genehmigungsänderungen gerade nicht.

### **Zum Verfahren**

Es fehlt an erforderlichen objektiven Untersuchungen und nachvollziehbaren Datengrundlagen.

Die Genehmigungsbehörde muss zur Vermeidung des Eindrucks einer unvollständigen oder einseitigen Prüfung zu den wesentlichen Fragen unabhängige von ihr selbst beauftragte Gutachten

einholen. Zu den zwingenden Voraussetzungen und Folgen des beantragten Vorhabens ist sie hierzu auch aufgrund des Amtsermittlungsgrundsatzes und der allgemeinen Grundsätze einer rechtmäßigen Planungsentscheidung verpflichtet. Vor allem das praktisch völlig unberücksichtigte Sicherheitsrisiko und die Folgen der zunehmend pausenlosen Lärmereignisse für die Gesundheit, aber auch für das Wohlbefinden, das Belästigungserleben der Menschen sowie die Entwicklung der Kinder und Schüler vor Ort bedürfen hier weiterer Ermittlungen und Tatsachenfeststellungen der Genehmigungsbehörde selbst. Neutrale Untersuchungen sind insbesondere für die Bewertung der Datengrundlagen, aller Prognosen sowie der Zunahme und des sich ergebenden Verkehrs insgesamt in den Abend- und Nachtstunden und am Wochenende sowie speziell für Kinder, ältere Menschen und andere sensible Gruppen unverzichtbar.

Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb stattdessen die Genehmigungsbehörde im Rahmen vorgeschalteter Erörterungen von der Antragstellerin lediglich eine Überarbeitung und Ergänzung der vorgelegten Gutachten eingefordert hat. Im Übrigen ist die Einholung unabhängiger Gutachten durch die Genehmigungsbehörde auch Praxis in anderen Flughafenverfahren im Land NRW, aber auch in anderen Bundesländern.

Die beigefügten Antragsunterlagen und Gutachten sind lückenhaft und einseitig auf das gewünschte Ergebnis ausgerichtet. Sie gehen teilweise von falschen Voraussetzungen aus oder argumentieren mit bloßen Behauptungen zum notwendigen Bedarf oder zu den beschäftigungspolitischen Wirkungen. Substantiierte Darlegungen und Nachweise hierzu fehlen. Die Kosten und Nachteile für Wirtschaft, die Umwelt und den Menschen durch den zunehmenden Flugverkehr bleiben entweder unerwähnt oder werden falsch gewichtet.

Das gesamte Verfahren ist bereits fehlerhaft eingeleitet worden.

Zu dem im Antrag genannten Scopingtermin, bei dem auf Einladung des Verkehrsministeriums über Gegenstand, Inhalt, Umfang und zu den Methoden der Umweltverträglichkeitsprüfung und die vorzulegenden Unterlagen gesprochen wurde, war die Stadt Meerbusch als eine der von den Wirkungen des Flugverkehrs hauptbetroffene Kommune nicht einmal eingeladen. Notwendige Untersuchungen und Bestandsaufnahmen der Schutzgüter - insbesondere der im Orts- teil Büderich besonders betroffenen öffentlichen Einrichtungen (Schulen, Kindergärten, Wohnheime, Wohn- und Verwaltungsgebäude) - nach Nutzung und Zustand und deren Funktionsbeeinträchtigungen konnten so nicht angeregt werden. Solche Bestandserhebungen sind auch nicht ersichtlich. Entsprechend defizitär und mangelhaft sind die erfolgten Bewertungen in den Gutachten und der Umweltverträglichkeitsstudie, bei denen nicht auf Folgen für konkrete Liegenschaften, Einrichtungen sowie deren Nutzer (Kinder, Schüler, Senioren, Asylbewerber) eingegangen wird.

Obwohl erneut zahlreiche Abstellpositionen erst die beantragte Verkehrszunahme ermöglichen sollen, findet offensichtlich die Tatsache keine verfahrensrechtlich einwandfreie Berücksichtigung, dass die Vorfeld- und Abstellkapazität aufgrund des Planfeststellungsbeschlusses für das Vorfeld West vom 15.06.2015 noch nicht einmal bestandskräftig ist.

Die Rechtmäßigkeit dieser Planfeststellung wird von der Stadt Meerbusch, die selbst als Trägerin öffentlicher Belange und deren Einwohner an diesem Verfahren nicht einmal beteiligt wurden, beklagt. Die Planfeststellungsbehörde ist identisch, der Flughafen wurde ebenfalls beigeladen. Beiden Beteiligten sind somit die ausführlichen Begründungen, weshalb bereits diese Planfeststellung gegenüber der Stadt auch im Lichte neuerer EU-Bestimmungen und Rechtsprechung

keinen Bestand haben kann, im Einzelnen bekannt. Auf die anliegende Klagebegründung der Stadt Meerbusch vom 1. Dezember 2015 zum Aktenzeichen 20 D 83/15.AK an das Oberverwaltungsgericht NRW wird Bezug genommen. Die Ausführungen hierin gelten gegenüber der jetzt beantragten Planfeststellungsantrag entsprechend.

Insoweit ist wiederum nicht erkennbar, warum erneut wie schon seit Jahren für mehrere Vorhaben, für deren Durchführung Planfeststellungsverfahren vorgeschrieben sind und die derart zusammentreffen, dass für diese Vorhaben oder für Teile von ihnen eigentlich nur eine einheitliche Entscheidung möglich ist, nicht auch nur ein Planfeststellungsverfahren stattfindet. Dieses scheinbarweise Vorgehen widerspricht nicht nur dem Rechtsgedanken des § 78 VwVfG, es nährt auch den Verdacht, dass durch Teilung in mit nicht nachvollziehbaren Attesten von einer Umweltverträglichkeitsprüfung ausgenommene Abschnitte Verfahrensgarantien umgangen worden sein könnten.

Die Stadt Meerbusch lehnt den Antrag daher auch in der ergänzten Fassung ab.

Im Übrigen verweist sie zur Begründung zusätzlich auf die folgenden Ausführungen.

### **1. Prognosezeitraum des Antrags stimmt nicht mit den Gutachten überein**

Der Antrag vom 16.02.2015 selbst stellt auf den Flugbetrieb für das Prognosejahr 2027 ab. Es wird erwartet, dass der Antrag im Jahre 2017 genehmigt und ein Zielzeitraum von zehn Jahren betrachtet wird. Alle vorliegenden Gutachten umfassen dagegen Prognosen für das Jahr 2030. Die Gutachten sind im Hinblick auf den im Antrag genannten Zeitraum vorzulegen oder zu überarbeiten. Dies gilt insbesondere für die Prognosegutachten der Verkehrsbedeutung, die jetzt einen wesentlich längeren Zeitraum betrachten. Auch aus dem Begleitschreiben vom 29.02.2016 wird nicht deutlich, aus welchen Gründen eigentlich Prognosezeiträume geändert wurden bzw. sachgerecht sind.

### **2. Fehlerhafte Referenz- und Prognoseszenarien**

In den beigegeführten Gutachten wird ein sogenanntes Referenzszenario 2030 mit einem sogenannten Prognoseszenario 2030 verglichen. In den jeweiligen Gutachten zu den Auswirkungen wird dann jeweils grundlegend hierauf abgestellt. Bei beiden Szenarien wird aber mit einem künftig erwarteten, aber nicht dem genehmigten bzw. jetzt beantragten zuzulassenden Flugbewegungszahlen gerechnet.

Dies ist unabhängig von dem gegenüber dem Antragsschreiben abweichenden Zieljahr keinesfalls sachgerecht. Diese ungewöhnliche Vorgehensweise wird der Bedeutung der betroffenen Rechtsgüter der betroffenen Stadt nicht gerecht.

Beim Referenzszenario 2030 sind die Tatbestände, die im Jahre 2016 dazu führen, dass die genehmigte Kapazität nicht ausgeschöpft werden konnte, als erfüllt anzusehen. Hierfür fehlt eine plausible Begründung völlig. Diese ist nachzuliefern.

Die Unsicherheit des Referenzszenarios 2030 im Hinblick auf die Verkehrsentwicklung des Flughafens Düsseldorf kann bereits nicht für die Planung herangezogen werden. Notwendig ist ein Status quo als Vergleich zum Prognoseszenario 2030 (2027).

Zur Verdeutlichung wird ein Beispiel aus dem Verkehrsgutachten angeführt, in dem als einzigem Gutachten ein Vergleich mit dem Status quo angestellt ist. Nur dort werden Werte für das Vergleichsjahr 2014 (als Status quo) zuzüglich zum Referenz- und zum Prognoseszenario aufgezeigt:

Für das Analysejahr 2014 werden 9.973 Einfahrten pro Tag gezählt,  
für das Referenzszenario 2030 12.643 Einfahrten,  
für das Prognoseszenario 2030 14.368 Einfahrten.

Die Passagierzahlen werden für 2014 mit 19.540 Millionen Passagieren im Originäraufkommen, mit 25.068 Millionen Passagieren im Referenzszenario und mit 27.009 Millionen Passagieren im Prognoseszenario als Grundlage aufgeführt.<sup>1</sup>

An diesem Beispiel wird deutlich, wie notwendig es ist, eine Status-quo-Beschreibung vorzulegen, da der Unterschied zwischen dem Analysejahr (hier 2014) und dem Referenzszenario 2030 größer ist als der zwischen Referenz- und Prognoseszenario. Es ist zu berücksichtigen, welche Veränderungen, die im Antrag nicht weiter ausgeführt oder begründet sind, dazu führen, dass sich Verhältnisse im Hinblick auf das Referenzszenario 2030 entwickeln. Hier handelt es sich überwiegend um Annahmen, die nicht nachvollzogen werden können.

Beim Prognoseszenario wird ebenfalls auch nicht der nach der beantragten neuen Betriebsregelung zulässige Verkehrsumfang, sondern nur eine weit geringere Flugbewegungszahl bewertet.

Dabei wäre rein rechtlich der Flughafen nach der Planfeststellung nicht mehr gehindert, sämtliche jetzt beantragten weit höheren Zahlen abzuwickeln.

Dieser grundlegende methodische Fehler infiziert alle weiteren Planfeststellungsmaterialien.

Dieser Kardinalfehler bei den Grundlagen für sämtliche Folgegutachten macht die Antragsunterlagen insgesamt für eine sachgerechte Abwägung unbrauchbar.

Nur der Vergleich mit der gegenwärtigen Situation lässt eine sachgerechte Bewertung zu. Die Gutachten sind für diesen Zeitraum zu ergänzen, um eine sachgerechte Bewertung zu ermöglichen und die ggf. zugelassenen Folgen für die Stadt Meerbusch und deren im Einzelnen von der Planfeststellungsbehörde auch in den Blick zu nehmenden Einrichtungen abschätzen zu können.

### **3. Unvollständiges und fehlerhaftes Lärmgutachten**

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

Eine differenzierte Betrachtung der Lärmsituation erfolgt an „ausgewählten Immissionsorten in den nächstgelegenen Siedlungsgebieten“ – diese befinden sich jedoch ausschließlich auf der

---

<sup>1</sup> Verkehrsprognose 2030 mit Ausweisung des flughafenbezogenen Verkehrs, Seite 22/24

rechten Rheinseite. Für Meerbusch findet nur eine punktuelle Betrachtung über die Messstationen 2 und 6 (alt/Waldweg) statt. Es werden linksrheinisch weitere Punktbetrachtungen zumindest an der jetzigen Messstation 6 (neu/Wasserwerk), aber auch für Strümp, Osterath und die Rheingemeinden gefordert.

Die Betrachtung der Lärmbelastung an den Messstellen wird als „beispielhaft für die jeweiligen Siedlungsbereiche“ bezeichnet. Dies trifft für die Messstelle 6 (alt/Waldweg) nicht zu; dieser Messpunkt wurde gerade deshalb erst kürzlich verlegt, weil er die tatsächliche Lärmbelastung durch seine Randlage eben nicht sachgerecht abbildet.

Mit der Auswertung von Pegelhäufigkeiten zeigt das Gutachten, wie die einzelnen Schallereignisse zunehmen. So werden für das Prognoseszenario laut Tabelle 11 in Büderich an der Messstelle 2 für die Tagzeit 42 zusätzliche Lärmereignisse >65 dB erwartet. (In Lank an der Messstelle 6 (alt/Waldweg) sind es fünf; die neue Messstelle unter der Abflugroute wurde nicht berücksichtigt.) In sich ist diese Tabelle auch nicht schlüssig. Eine konkrete Aussage zur Auswirkung einer Kapazitätserhöhung ist hiermit nicht möglich.

Im Ergebnis wird eine lediglich geringe Zunahme der Lärmbelastung konstatiert. Diese Beurteilung erfolgt jedoch wiederum nur für den Durchschnittspegel und für den Vergleich des Referenzszenarios 2030 mit dem Prognoseszenario 2030. Eine Bewertung der Zunahme von Pegelhäufigkeiten insbesondere an Spitzentagen fehlt ebenso wie eine Betrachtung des Status quo.

Zwar baut das Gutachten auf den im DES definierten Abflugrouten auf, aufgrund der dem Gutachten beigefügten Pläne bestehen dennoch Zweifel an der Richtigkeit der Berechnungen. Diese Pläne zeigen nämlich zusätzliche Abflugrouten, die gegenwärtig so nicht existieren (siehe Abb. 4 und Anlage 1.1 des Gutachtens).

Zudem bezieht sich das Gutachten auf die von der Antragstellerin als wahrscheinlich angesehene Ausnutzungsquote, nicht jedoch auf die angestrebte genehmigte Gesamtkapazität. Es trifft somit fehlerhaft keine Aussage für den Fall, dass die Ausnutzungsquote sich anders entwickelt bzw. weiter steigt.

#### **4. Fehlerhafte Potenzialanalyse**

Das zugrunde gelegte engpassfreie Szenario stellt keine Zukunftsprognose dar, sondern ist eine Fiktion, da es die technischen und rechtlichen Rahmenbedingungen für den Luftverkehr vollkommen außer Acht lässt.

Insbesondere die Nicht-Berücksichtigung der Vorfeld- und Abfertigungskapazitäten macht deutlich, dass dies keine Prognose, sondern eine Wunschvorstellung ist. Dies gilt natürlich ebenso für die Negierung der rechtlichen Rahmenbedingungen. Offen bleibt die Frage, was im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens der Sinn dieser Untersuchung sein kann. Sie suggeriert im Rahmen der Bürgerbeteiligung ein Bild von der Leistungsfähigkeit des Flughafens, das nicht der Realität entspricht.

#### **5. Fehlerhafte Kapazitätsbetrachtung**

Die mit dem Antrag eingereichte Kapazitätsuntersuchung ermittelt die maximale stündliche Kapazität des Zweibahnsystems. Dabei werden verschiedene Verkehrsabläufe und Modellflugpläne simuliert. Unberücksichtigt bleiben eventuelle Beschränkungen infolge der tatsächlichen Kapazitäten der Vorfelder und Abstellpositionen; diese wurden für die Simulation als sogenanntes „Supergate“ so gewertet, dass sie nicht als Engpass wirken können.

Die ermittelte Stundenkapazität unter Instrumentenflugbedingungen (IMC) liegt bei dem für Düsseldorf anerkannten Verzögerungskriterium von acht Minuten bei 56 Flugbewegungen. Dies entspricht dem Wert, den schon das Kapazitätsgutachten, das für die derzeit geltende Genehmigung von 2005 vorgelegt wurde, ermittelt hatte. Neben dieser Kernaussage wurde damals die Einschätzung der DFS dokumentiert, die 60 Bewegungen bei idealen Wetterbedingungen für durchführbar erachtete.

Schon damals ist die Genehmigungsbehörde davon ausgegangen, dass die in der Untersuchung hergeleitete Kapazität tendenziell überschätzt wird und deshalb als Konsequenz eine steigende Zunahme der Verzögerungen zu erwarten sei. Folgerichtig ist sie in der Genehmigung unter den beantragten und prognostizierten Stundeneckwerten geblieben.

Diese Einschränkung muss auch heute noch gelten, und zwar insbesondere deshalb, weil auch die jetzt vorgelegte Simulation das gleiche Ergebnis zeigt, nämlich 56 Flugbewegungen unter IMC.

Unter Sichtflugbedingungen (VMC) kommt das neue Gutachten zu einer Stundenkapazität von 66 Flugbewegungen. Damit übersteigt es die damalige Einschätzung erheblich. Da die Voraussetzungen der Untersuchung die gleichen sind (vier Prozent Sichtflugbedingungen im Jahresdurchschnitt), ist nicht dargelegt, wie es zu dieser Abweichung bei ansonsten gleichem Ergebnis kommt.

So lange möglicherweise noch Beschränkungen infolge des Vorfeld-Layouts bestehen, kann eine Erhöhung der jetzt genehmigten Stundenkapazität nicht in Frage kommen. Das Gutachten trifft hierzu keine Aussage, da die Vorfeld- und Abstellkapazitäten nicht Gegenstand der Untersuchung waren.

## **6. Fehlende Risikoanalyse**

Die Antragstellerin legt weder eine erneute (umfassende) Risikoanalyse bezogen auf das Prognoseszenario 2030 vor noch trifft sie überhaupt eine Aussage zu Unfallrisiken, und zwar nicht einmal auf der Basis ihrer fehlerhaft zu Grunde gelegten bloßen behaupteten Ausnutzung der jedoch beantragten weit höheren Bewegungszahlen auf dem Flughafen.

Eine Planfeststellung hat sich jedoch auch nach der Rechtsprechung mit Luftfahrtbedingten Unfallgefahren im Rahmen der Abwägung zu beschäftigen. Die Analyse der Sicherheitslage muss dahingehend erfolgen, welcher Sicherheitsstandard im Einzelfall angemessen ist, um Sicherheitsrisiken möglichst auszuschließen. Beim Antrag auf Kapazitätserhöhung, der zur jetzt geltenden Betriebsregelung vom 9.11.2005 führte, hatte die Antragstellerin, wie geboten, zumindest noch eine Risikoanalyse vorgelegt. Diese beinhaltete vergleichende Aussagen zwischen Referenz-, Vergleichs- und Prognoseszenarien und berechnete den Wert „Level Of Safety“, das ist ein Häufigkeitsindex für kritische Annäherungen. Damals errechnete sich für die beantragte Genehmi-

gung eine kritische Annäherung nach 145.000 Flugstunden (gegenüber 198.700 Flugstunden beim damaligen Referenzszenario, also ein 37 Prozent höheres Risiko).

Statistische Berechnungen können keine Aussage darüber treffen, ob und wann ein Unfall eintritt. Es hat sich jedoch gezeigt, dass selbst über lange Zeiträume gering eingeschätzte Risiken nicht zu verharmlosen sind und jederzeit eintreffen können (siehe Tschernobyl, Fukushima, Flugzeugunfälle usw.).

Die damalige Analyse berechnete zynischerweise, dass in einem möglichen Unfallgebiet „lediglich“ sechs von zehn Personen sterben, und kam zu dem Schluss, dass die Steigerung des Risikos nur durch eine höhere Überwachungsleistung von Piloten und Fluglotsen ausgeglichen werden könne. Dieser Wertung hatte sich auch die Genehmigungsbehörde angeschlossen. Es wurde jedoch nicht dargelegt, ob und wie diese Mehrleistung personell und organisatorisch realisiert werden sollte. Im Ergebnis wurde in der Begründung der Betriebsgenehmigung der Anstieg des Risikopotenzials am Flughafen Düsseldorf hingenommen.

Somit hat mit der Umsetzung der jetzigen Betriebsgenehmigung bereits eine bewusst herbeigeführte Absenkung des Sicherheitsniveaus stattgefunden. Angesichts der nun für die Spitzenstunden beantragten Kapazitätserhöhung von 47 auf 60 Flugbewegungen (13 zusätzliche Flugbewegungen, das sind 28 Prozent in der Spitzenstunde mehr) ist davon auszugehen, dass das Sicherheitsniveau weiter absinkt.

Eine Risikobewertung ist besonders auch deshalb notwendig, weil der Bodenbereich nicht ausreichend betrachtet wurde. Die Prognose wurde erstellt, ohne die Leistungsfähigkeit näher zu untersuchen. Als Hilfsgröße wurde das Supergate herangezogen, als Messgröße für unbegrenzte Leistungsfähigkeit, um isoliert die Leistungsfähigkeit der Start- und Landebahnen darstellen zu können. Wenn die Leistungsfähigkeit des Rollbahnen- und Vorfeldsystems ausreichend wäre, hätte man dieses für die Berechnung heranziehen können.

Bei Überlastung steigt das Risiko von Unfällen, die Auswirkungen auf den Flugverkehr haben und damit das Risiko vor allem im Landebereich erhöhen.

Es fehlt leider auch eine Risikobetrachtung schon zu den Auswirkungen der beantragten Baumaßnahmen auf dem Vorfeld überhaupt.

Obleich also offensichtlich erforderlich, trifft die Antragstellerin weder eine Aussage noch legt sie eine erneute (umfassende) Risikoanalyse bezogen auf das Prognoseszenario 2030 vor. Dieser sich aufdrängende Mangel muss zur Ablehnung des Antrags führen.

## **7. Unvollständige und veraltete Stellungnahme der DFS**

Es fehlt eine fundierte Stellungnahme der Deutschen Flugsicherung zu möglichen Auswirkungen auf Risiko und Flugbetrieb. Die DFS beschränkt sich auf ein einfaches Anschreiben an den Flughafen mit der (nicht weiter begründeten) Aussage, dass für die Kapazitätserhöhung keine Änderung der Flugrouten erforderlich sei. Im Hinblick auf die ebenfalls fehlende Risikoanalyse ist das völlig unzureichend.

Die DFS ist zwar außerdem als Trägerin öffentlicher Belange am Planfeststellungsverfahren beteiligt, eine differenzierte Betrachtung und Einschätzung zu den ausgelegten Antragsunterlagen, die insoweit auch öffentlicher Transparenz im Rahmen der Auslegung bedarf, fehlt jedoch.

Zu der Aussage der DFS vom Juni 2015, eine Änderung der Flugrouten sei „derzeit“ nicht erforderlich oder absehbar, wird außerdem gefordert, dass dies aktuell erneut geprüft wird, da jede möglicherweise inzwischen absehbare Änderung unmittelbar zu Änderungen in allen darauf aufbauenden Betrachtungen führt.

## 8. Forderung nach einer Obergrenze

Nach dem Antrag soll die Begrenzung der Gesamtbewegungen von 131.000 Flugbewegungen in den sechs verkehrsreichsten Monaten gestrichen werden.

Die Höchstgrenze soll sich künftig aus der Hochrechnung der koordinierbaren Slots ergeben, laut Seite 14 des Antragsschreibens wären das dann 318.000 Slots pro Jahr.

Als „Prognose“ spricht der Antrag im Weiteren von 249.500 Slots wegen einer nur 78-prozentigen Ausschöpfungsquote. Der Wert für die sechs verkehrsreichsten Monate wird mit 137.500 angenommen (das ist – anders bei sonstigen Berechnungen – weit mehr als die Hälfte des Jahreskontingents).

Dagegen werden auf Seite 21 für das Referenzszenario 120.604, für das Prognoseszenario 134.900 Slots für die sechs verkehrsreichsten Monate (gerechnet auf 180 Tage) erwartet. Die Angaben und Prognosen stimmen nicht überein und sind in der Abgrenzung 6-/12 Monate unschlüssig und nicht nachvollziehbar.

Der Flughafen hat bisher stets kommuniziert, man wolle mit einer neuen Genehmigung lediglich das Kontingent ausschöpfen, das nach der jetzigen Genehmigung bereits möglich, jedoch wegen der Stundenkontingente nicht zu erreichen sei. In seinen Publikationen und in den früheren öffentlichen Veranstaltungen hat sich der Flughafen entsprechend festgelegt und dies so begründet:<sup>2</sup>

131.000 Bewegungen in den sechs verkehrsreichsten Monaten,

abzüglich der 3.000 VFR-Bewegungen (siehe oben) entfallen derzeit 128.000 genehmigte Bewegungen auf Charter-, Linien- und sonstigen IFR-Verkehr.

Demnach seien 256.000 IFR-Bewegungen pro Jahr zulässig (2 x 128.000).

Man wolle erreichen, dass diese bereits genehmigten Flugbewegungen auch tatsächlich erreicht werden können. Ausgehend von der erhöhten Stundenkapazität komme man bei einer weiterhin 80-prozentigen Auslastung mittelfristig auf tatsächlich 252.000 Flugbewegungen pro Jahr, die innerhalb des bereits jetzt genehmigten Rahmens liege.

Von dieser auch von der Planfeststellungsbehörde bisher für erforderlich gehaltenen Begrenzung weicht der Antrag nun völlig ab. Indem der Wegfall einer Deckelung beantragt wird und gleichzeitig die Stundenkontingente erheblich erhöht sowie die Mitbenutzung der Nordbahn für eine

---

<sup>2</sup> Düsseldorf Airport: Broschüre „Verfahren zur Kapazitätserweiterung“, Juli 2013

IATA-Flugplanperiode „flexibilisiert“ werden, hält sich die Antragstellerin bewusst eine weit höhere *Obergrenze* aus der „Hochrechnung der koordinierbaren Slots“ von 318.000 Slots pro Jahr offen und möchte diese jedenfalls langfristig abfliegen dürfen.

Dies darf zum Schutz der Flughafenanliegergemeinden sowie ihrer Einrichtungen, Nutzer und Einwohner keinesfalls so genehmigt werden und wäre eine völlig einseitige Bevorzugung der Geschäftsinteressen der Antragstellerin und deren Eigentümer.

**Die Stadt Meerbusch fordert vielmehr ausdrücklich die Beibehaltung der Obergrenze von 131.000 Flugbewegungen in den sechs verkehrsreichsten Monaten.**

## **9. Nachfragesituation ist nicht begründet**

Die Nachfrage kann richtigerweise nur durch die Anzahl der genutzten Slots dargestellt werden

Die Annahme der Antragstellerin, dass durch die angefragten Slots die Nachfrage dokumentiert wird, ist dagegen nicht zutreffend. Die Anmeldung der Slots ist kostenfrei und stellt für die Fluggesellschaften nicht die Verpflichtung dar, sie auch zu nutzen. Andererseits sind Slots ein Handelsobjekt beim Tausch zwischen Fluggesellschaften.

Bei der im Antragschreiben als Begründung für die große Slotnachfrage besonders erwähnten Studie von Steer/Davies/Gleave, London, wurden für Düsseldorf nur die Flugplanperioden Winter 09 und Sommer 10 betrachtet. Hier wird im Weiteren erwähnt, dass viele Slots in Düsseldorf durch kleinere Flugzeuge genutzt wurden und die vorhandene Passagierkapazität damit nicht ausgenutzt wurde. Von allen in der Studie betrachteten Flughäfen hat Düsseldorf den größten Anteil von Flugzeugen bis 124 Plätze und den kleinsten Anteil an Flugzeugen über 175 Plätze. Diesen Zeitraum hat die Antragstellerin in ihrer Begründung zugrunde gelegt.

Auffällig und nicht ein Indiz für eine wirklich hohe Nachfrage in Düsseldorf ist die im Vergleich mit den anderen koordinierten Flughäfen in Deutschland große Anzahl von Slot-Rückgaben nach der Post-Konferenz und weiter nach dem Slot-Return-Date und im Betrieb nicht genutzte Slots in den Flugplanperioden S 05 und W 05.<sup>3</sup>

Daraus wird ersichtlich, dass zugeteilte Slots von den Fluggesellschaften zwar in großer Anzahl nachgefragt, aber nach Zuteilung nicht genutzt wurden.

Da die Nachfrage aufgrund des aktuellen Slotallokationsverfahrens nicht die reale Nachfrage widerspiegelt,<sup>4</sup> ist es angebracht, die tatsächlich genutzten Slots als Größe zur Bestimmung der Nachfrage zu wählen.<sup>5</sup>

## **10. Unklare Auswirkungen der Nutzung der Nordbahn**

Der Angerlandvergleich erlaubt die Nutzung der Nordbahn in Zeiten des Spitzenverkehrs über Tage. Die derzeit geltende Genehmigung interpretiert diese Zeiten in dem Sinne, dass „Spitzen-

---

<sup>3</sup> Köster: Planmäßige Verspätungen im Luftverkehr, 2010

<sup>4</sup> Study on the use of airport capacity, ACI Europe 2004

<sup>5</sup> Karakus: Kapazitätsmanagement im Luftverkehr, IGEL-Verlag, 1. Auflage 2009

verkehr über Tage“ zu maximal der Hälfte der Betriebsstunden gegeben sein kann, und zwar – bereits abweichend vom Sprachverständnis – auf den Zeitraum einer Woche bezogen. Dem waren Planfeststellungsbehörde und Rechtsprechung leider bisher und für den Normalbürger wenig einleuchtend noch gefolgt.

Mit der jetzt beantragten Änderung geht die Antragstellerin weit über diese Definition hinaus, indem sie die hälftige Nutzung der Nordbahn auf eine IATA-Flugplanperiode ausdehnen möchte. Die IATA-Flugplanperiode umfasst im Sommer sieben, im Winter fünf Monate. Die Antragstellerin strebt damit in Verbindung mit einer höheren Stundenkapazität eine Flexibilisierung an, die einerseits die Möglichkeit eröffnet, die behauptete hohe Slotnachfrage durch höhere Stundenkapazität zu befriedigen, andererseits dazu beitragen soll, Verspätungen bereits über Tage abzubauen.

Der Antrag ist hier nicht konkret, da er die Slot-Inanspruchnahme, die nicht beeinflussbar ist, zur Grundlage der Prognose macht.

Ob tatsächlich ein positiver Effekt hinsichtlich der Verspätungen eintritt, ist weder nachgewiesen noch absehbar.

Dem Abbau von Verspätungen diene bisher die vorgeschriebene Mitnutzung der Nordbahn in der letzten Tagesstunde von 21 bis 22 Uhr. Diese Verpflichtung möchte die Antragstellerin aufgehoben wissen, da sie angeblich nicht zu einer Entzerrung des abendlichen Luftverkehrs (Vermeidung von Verspätungen) beigetragen habe. Bei der geplanten Erhöhung der Kapazität werden Verspätungen absehbar sehr viel häufiger vorkommen als bisher. Die Mitnutzungspflicht muss aus diesem Grunde beibehalten werden. Die vom Flughafen angeführte Flexibilität in der Nutzung der maximalen Kapazität während der stärksten Nachfragestunden darf kein Grund dafür sein, dass Anwohner durch verspätete Landungen, die ihre Ursache z. B. in der Blockade der Südbahn durch startende Flugzeuge haben, noch weiter belastet werden.

Der Flughafen argumentiert damit, dass die in der Genehmigung vom 9.11.2005 genehmigten Bewegungen nicht realisiert werden können und deshalb eine Erhöhung der Kapazität notwendig ist. In der Genehmigung sind heute 713 Bewegungen pro Tag zulässig. Am 4. Juli 2014 ist der bisher stärkste Tag mit 356 Flugbewegungen (Abflüge über Buderich) erfasst worden. Dies betrifft exakt die Anzahl der zulässigen Flugbewegungen (also 50 % von 713).

Wenn der vorgelegte Antrag genehmigt würde, wären 873 Flugbewegungen pro Tag zulässig. Die maximal zulässige Anzahl der Flugbewegungen über Buderich würde demnach dann 436 betragen.

Das bedeutet gegenüber dem bisherigen Wert (hier handelt es sich um den Status quo von 2014 und nicht um dem Prognosezeitraum 2030) **einen Zuwachs von 22,5 Prozent**.

Eine effektive Möglichkeit, Verspätungen abzubauen, ist in dem vorliegenden Antrag nicht erkennbar und auch nicht gutachterlich belegt. Sonstige Alternativen aktiver Betriebsregelungen zum Abbau von Verspätungen werden weder angesprochen noch detailliert untersucht. Eine Flexibilisierung der Nordbahnnutzung könnte allerdings auch *ohne* ein erhöhtes Stundenkontingent mit zusätzlichen Slots möglicherweise dazu beitragen.

Die von der Antragstellerin auf Seite 6/30 entworfenen Betriebsregelungen zu Ziffer III 6.3 über die Möglichkeiten einer Abweichung von vorher festzulegenden nutzungsfreien oder zur vollen Nutzung vorgesehenen Zeiträume genügen keinesfalls rechtstaatlichen Anforderungen.

Danach muss eine solche drittbelastende bzw. drittbegünstigende Regelung für die Betroffenen transparent, geeignet, hinreichend bestimmt und das Regulationsergebnis hinreichend sicher voraussehbar sein.

Dies alles ist bei der entworfenen Genehmigungsänderung zu Ziffer III 6.3 Sätze 2, 3 und 4 nicht nachvollziehbar. Die verwendeten Begrifflichkeiten sind nicht hinreichend eindeutig, weder die Voraussetzungen noch die Rechtsfolgen solcher zugelassenen Abweichungen sind klar geregelt. Sie lassen dem Flughafen praktisch schon bei einer bloßen Möglichkeit freie Hand. Auch die Einschätzung, wann die tatsächliche Verkehrssituation diese Abweichung notwendig macht, wird nicht näheren Kriterien unterworfen. Da auch keinerlei direkte Sanktion oder effektive Kontrollmechanismen erkennbar zugeordnet sind, ist es unzulässig, dass die Antragstellerin selbst als an Gewinnerzielung interessierte Partei entscheiden können soll, wann die Abweichung zur Vermeidung/Verminderung von Verspätungen oder zur Vermeidung von Mitbenutzungszeiten „*notwendig bzw. möglich*“ ist

Auch die Regelung des Zeitkontos ist komplett intransparent, für eine effektive Steuerung bzw. Kontrolle zu unkonkret und für den Drittschutz als Schutzauflage völlig ungeeignet, vielmehr geradezu kontraproduktiv.

**Eine wirksame Entlastung in den Abend- und Nachtstunden ist vielmehr durch eine restriktivere Nachtflugregelung mit Start- und Landeverbot von 22 Uhr bis 6 Uhr (sonntags bis 7 Uhr) und Aufhebung der Privilegien der Homebase-Carrier zu erreichen,**

**Die Stadt Meerbusch fordert erneut ausdrücklich, diese restriktive Nachtflugregelung zum Bestandteil der Genehmigung des Flughafens zu machen und effektiv zu überwachen.**

## **11. Einschränkung der städtischen Planungshoheit und der Stadtentwicklung**

Auch bei einer Beibehaltung der derzeitigen Genehmigung können sich dann die städtischen Bereiche entlastende Effekte ergeben, wenn durch den Einsatz größeren und moderneren Fluggeräts die Passagiernachfrage durch weniger und leisere Flugbewegungen realisiert wird. Bei einer Neuberechnung der Lärmschutzbereiche könnte dies langfristig zu deren Verkleinerung führen, was wiederum die durch die Schutzzonen gegebenen Bau- und Planungsbeschränkungen reduzieren würde.

Bei einer Gesamtbetrachtung der jetzt beabsichtigten Vorhaben des Flughafens Düsseldorf und den damit verbundenen Umweltwirkungen ist jedoch zu erwarten, dass die Entwicklung der Stadt Meerbusch, insbesondere im größten Stadtteil Büberich mit ca. 22.000 Einwohnern und einem sehr hohen Anteil der über 60-Jährigen, durch die zunehmenden Immissionen, über die bereits aus dem weiterhin gültigen LEP „Schutz vor Fluglärm“ für die Bauleitplanung bestehenden Restriktionen hinaus auf Dauer stagniert bzw. eine nachhaltige Stadtplanung nicht mehr möglich ist.

Aufgrund einer sich verschlechternden Lebensqualität infolge weiter zunehmenden Fluglärms und noch weniger Lärmpausen ist zu befürchten, dass auch private und öffentliche Investitionen im Baubereich und damit die Bauintensität im Stadtteil Büberich künftig rückläufig sein werden. Während Anstrengungen in der Luft- und Wasserreinhaltung und der sonstigen Lärmbewältigung in Deutschland zu spürbaren Erfolgen geführt haben, werden die beim Fluglärm auch in Fachkreisen als unzureichend kritisierten Regelungen hier sukzessiv noch durch zusätzliche Bewegungszahlen am bereits hochbelasteten Flughafen Düsseldorf, umgeben von Bebauung, verewässert. Positive Effekte durch Verbesserungen an Flugzeugen werden durch den insgesamt zunehmenden Flugverkehr angesichts auch der angewendeten Mittelungspegel wieder zunichte gemacht. Infolge der stagnierenden bzw. rückläufigen Bevölkerungsentwicklung ist nicht auszuschließen, dass auch öffentliche Einrichtungen, insbesondere in den Bereichen Jugendhilfe (Kindergärten) und Bildung (Grundschulen) geschlossen werden müssen. Denn gerade junge Familien mit Kindern werden sich ihren Lebensmittelpunkt dort schaffen, wo sich Aufenthaltsqualität im Freiraum und attraktive Nutzungsqualitäten im öffentlichen Raum anbieten und auch keine Gesundheitsgefahren und Entwicklungsverzögerungen durch Fluglärm bei ihren Kindern zu befürchten sind. Solche sind aber bereits in der Forschung nachgewiesen.

Die Stadt Meerbusch sieht sich daher auch in ihrem Selbstverwaltungsrecht verletzt, wenn durch zusätzliche Lärmereignisse zusätzliche Störungen und Beeinträchtigungen ihrer Grundschulen, Schulen, Kindergärten sowie Wohnheime, Häuser und Verwaltungsräume in Büberich zugelassen werden. Beeinträchtigungen durch Gesamtlärm aus verschiedenen Quellen sowie eine Gesamtbetrachtung aller sonstigen schädlichen Noxen (auch Luftverschmutzung) sind daher zumindest abzuwägen und nicht von vornherein eine bloß singuläre Betrachtungsweise jeweils nur einer Störungsart vorzunehmen.

Ein qualitätsvolles Wohnen, bezogen auf die eigene Wohnung, den Wohnaußenbereich und auf das Wohnumfeld, wird in der Stadt Meerbusch unter Beachtung der anstehenden Ausbauvorhaben des Düsseldorfer Flughafens allenfalls noch eingeschränkt gewährleistet sein. Dies verletzt das Recht der Stadt auf angemessene Selbstgestaltung ihrer örtlichen Gemeinschaft.

Hierbei ist auch zu beachten, dass mit der demografischen Entwicklung der Anteil der älteren Mitbürgerinnen und Mitbürger weiter zunimmt. Dies bedeutet, dass die Stadtentwicklungsplanung vermehrt den Bedürfnissen dieser Bevölkerungsgruppe nachkommen muss, so dass altersgerechtes Wohnen, die Sicherstellung einer medizinischen Versorgung, die Bereitstellung von Angeboten zur Pflege und Betreuung künftig in den Vordergrund treten werden. Ein Großteil dieser Einrichtungen ist aber aufgrund der gesetzlichen Regelungen in den Schutzzonen nur als Ausnahme zulässig.

Da der zentrale Stadtteil Büberich überwiegend in dieser Schutzzone 2, in der Nachtschutzzone und in den Schutzzonen des LEP liegt, wird es zunehmend schwieriger, solche Einrichtungen künftig zur Versorgung der älteren Mitbürgerinnen und Mitbürger zur Verfügung zu stellen. Da die südlichen und nördlichen Siedlungsflächen mehrheitlich in der Schutzzone C des LEP liegen, sind hier die Beschränkungen der Geschossigkeit und einer aufgelockerten Bebauung zu beachten bzw. Ausnahmen zu begründen.

Diese Problemstellungen stellen sich grundsätzlich mehr oder weniger bei allen aktuell projektierten Wohnbauvorhaben (rechtskräftige oder in Aufstellung befindliche Bauleitpläne):

Büderich						
Düsseldorfer Straße			54		Gewerbe- und Wohnpark Böhler	B-Plan Nr. 271*
Blumenstraße/Kanzlei			55		Umlegung erf.	B-Plan Nr. 239*
Brühl			50		Bietenwettbewerbsverfahren	B-Plan Nr. 82
Am Schackumer Bach			8		Umlegung erf.	B-Plan Nr. 227 B*
Wohnpark Böhler			116		Gewerbe- und Wohnpark Böhler	B-Plan Nr. 271*
Lötterfelder Straße			80		westl. Matare'-Gymnasium	B-Plan Nr. 292
Dülsweg / Kanzlei			25		Umlegung erf.	B-Plan Nr. 50 A*
Theodor-Hellmich-Straße			45		Hallenbadwiese	B-Plan Nr. 58 B-1.Ä
Böhlersiedlung			60		Nachverdichtung	B-Plan Nr. 224
Blumenstraße			20		südlicher Teilbereich / ASB	B-Plan Nr. 178 B

(Markierung: in Realisierung)

Darüber hinaus baut die Stadt den Sport- und Freizeitpark Eisenbrand als Freizeit- und Erholungsschwerpunkt für den Stadtteil Büderich aus. Dieser liegt unmittelbar unter der An- bzw. Abflugroute des Flughafens. Aufgrund der zunehmenden Starts und Landungen, auch gerade während der Abendstunden, wo gerade in den Sommermonaten die Angebote in dem Freizeit- und Erholungsbereich vermehrt angenommen werden, wird die Erholungsfunktion dieses Bereiches weiter eingeschränkt. Es ist zu befürchten, dass die Büdericher Bevölkerung sich anderweitige, nicht fluglärmgeschädigte Erholungsbereiche suchen wird. Dies führt wiederum dazu, dass der Individualverkehr aufgrund der nicht mehr gewährleisteten wohnungsnahen Versorgung mit Sport- und Freizeiteinrichtungen zunehmen wird.

Der Schallschutz im Außenbereich bzw. in Gärten wird über Schutzzonenregelungen nicht abgebildet; aktive Schallschutzmaßnahmen (Flugroutenänderungen/erweitertes Nachtflugverbot) sind nicht Inhalt der Schutzzonendarstellung. Allgemein gilt jedoch, dass bei Fluglärmbelastungen außen von über 60 dB (A) tags und 50 dB (A) nachts Gesundheitsbeeinträchtigungen nicht auszuschließen sind.

Anerkannt ist, dass schon das Interesse an der Bewahrung der in der Bauleitplanung zum Ausdruck kommenden städtebaulichen Ordnung vor nachhaltigen Störungen ein schutzwürdiger kommunaler Belang ist.

Außerdem fehlt eine sachgerechte Alternativenprüfung. Hier ist bisher nicht hinreichend untersucht, dargelegt oder gar nachgewiesen, dass der Verkehrsbedarf nicht angemessen an anderen Flugplätzen in NRW gedeckt werden kann. Eine gebotene, aber unterlassene oder unzureichende Alternativenprüfung führt zu einem Mangel der planerischen Abwägung.

Generell fehlt überhaupt eine nähere Auseinandersetzung mit der Frage, ob örtliche Gegebenheiten in Meerbusch eine Verkehrsausweitung verbieten oder spezielle zusätzliche Schutzvorkehrungen an den schutzbedürftigen Einrichtungen in Meerbusch erforderlich machen.

Der Umfang der aktuellen Nutzungen und Stand der etwaigen vorhandenen baulichen Ausstattung des Bestandes der Schulen im Ortsteil Büderich wurde nicht einmal ermittelt.

## 12. Ungenügende FFH-Vorprüfung für die Ilvericher Altrheinschlinge

Für zwölf besonders empfindliche Brutvogelarten wird ein Schwellenwert der Störzeit von zwölf Minuten je Stunde vorgeschlagen und im Gutachten dargestellt. Im Gutachten wird eine Überschreitung der 52 dB(A)-Isophone für mehr als zwölf Minuten als relevant dargestellt. Die Einwirkzeit des Fluglärms wird mit elf bis 24 Sekunden angegeben. Dieser Wert ist nicht zutreffend.

Für das Gebiet der Ilvericher Rheinschlinge ist eine gesonderte Berechnung vorzulegen. Es handelt sich hier um das größte Naturschutzgebiet im Rhein-Kreis Neuss, das eine besondere Bedeutung hat. Für diesen Bereich liegt bisher kein Gutachten vor, das die Einwirkzeit durch überfliegende Flugzeuge erfasst. Um eine sachgerechte Beurteilung zu ermöglichen, ist eine Ergänzung des Gutachtens notwendig. Für den Bereich des Messpunktes 6 (neu/Wasserwerk), der weiter nördlich liegt, liegt der Zeitraum, in dem bei einem Überflug mit einem A 340 ein Pegel von 55 dB(A) überschritten wird, bei über 50 Sekunden. Beim Überflug der Ilvericher Altrheinschlinge liegt für einen Airbus A 340 der Spitzenpegel bei über 80 dB(A).

Die Aussage, dass die vorhabenbezogene Lärmzusatzbelastung bei unter 0,5% liegt, ist falsch. Auf der Differenzkarte von Accon sind 0,5 bis 1% angegeben. Auf S. 25 wird noch einmal der Wert von Lärmpausen dargestellt, dies muss für die nördlichen Abflüge nachgerechnet werden. Auch hier ist die fehlende Status-quo-Berechnung anzuführen, die den Grad der Neu-Belastung darstellen muss.

### **13. Fehlendes Gutachten zum Klimaschutz**

Gemäß Klimaschutzgesetz Nordrhein-Westfalen (Klimaschutzgesetz NRW) soll die Gesamtsumme der Treibhausgasemissionen in Nordrhein-Westfalen bis zum Jahr 2020 um mindestens 25 Prozent und bis zum Jahr 2050 um mindestens 80 Prozent im Vergleich zu den Gesamtemissionen des Jahres 1990 verringert werden.

Damit die Genehmigungsbehörde dies prüfen kann und die Beteiligten im Verfahren dies erkennen können, ist eine gutachterliche Stellungnahme erforderlich. Diese liegt nicht vor und muss nachgeliefert werden. In der Umweltverträglichkeitsstudie sind lediglich die klimatischen Auswirkungen dargestellt, die für die Beurteilung gemäß Klimaschutzgesetz NRW nicht ausreichend ist.

### **14. Unvollständige lärmmedizinische Stellungnahme**

Die lärmmedizinische Stellungnahme trifft folgende wesentliche Aussagen:

Ein Zusammenhang zwischen Fluglärm und Bluthochdruck lässt sich statistisch signifikant belegen. Das Ausmaß des Effektes hängt vom Ausmaß der Belästigung ab.

Der Dauerschallpegel ist nicht das beste Maß, um Lärmbelastung in Beziehung zu Herz-Kreislauf-Erkrankungen zu setzen (Seite 6).

Nächtlicher Fluglärm hat einen Effekt auf Aufwachen und Schlafstörungen. Ein Modifikator ist die Einstellung zum Flugverkehr (Seite 7).

Nur ein Drittel der Belästigungsreaktionen hängt von akustischen Faktoren ab (Guski/NORAH).

Zu kognitiven Funktionen: Signifikanter Einfluss von Fluglärm auf Leseverständnis, laut NORAH jedoch geringer als früher angenommen. Andere Faktoren haben einen stärkeren Einfluss (z.B. Menge der Bücher im Elternhaus).

Insgesamt werde die „berichtete“ Belästigung durch die Kapazitätserweiterung zunehmen. Der Anstieg der Pegelhäufigkeit laut dem Lärmgutachten wird dennoch als nicht gravierend angesehen, da er schrittweise erfolge.

Die Zusatzbelastung wird aber verharmlost, wenn am Messpunkt 1 laut Fluglärmgutachten „nur“ 13mal zusätzliche Ereignisse in den jeweils höchsten Pegelklassen bewertet werden. Der Messpunkt 2 in Büderich, der wenige Sekunden später überflogen wird, ist hier vollkommen ausgeblendet. Gesundheitlich bedenkliche Pegel sollten ab 65 dB(A) angenommen werden, die zusätzlichen täglichen Bewegungen liegen dann bei 42 (siehe oben Fluglärmgutachten mit den erwähnten Unsicherheiten).

Das auf Seite 14 gezogene Fazit nur einzelner zusätzlicher lauter Schallereignisse 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 Betroffenheiten erwarten lasse. Eine Neuberechnung der Lärmschutzbereiche wird empfohlen.

Die Einzelereignisse werden jedoch ausgeblendet. Aufgrund dessen, dass der äquivalente Dauerschallpegel anerkanntermaßen nicht das geeignete Kriterium für eine gesundheitliche Beeinträchtigung ist, hätte hier auch eine vertiefte Betrachtung der auftretenden und künftig ansteigenden Einzelschallereignisse erfolgen müssen.

## 15. Bauliche Änderungen

Mit dem Antrag werden Änderungen der Flughafenanlage auf dem vorhandenen Betriebsgelände begehrt. Die Notwendigkeit hierfür wird unter anderem auch damit begründet, dass der vorhandene Flugsteig C in einem gesonderten Verfahren verlängert werden soll.

Es ist nicht erkennbar, warum diese Baumaßnahme nicht ebenfalls Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens sein soll, da sie wie die anderen beantragten Maßnahmen der Kapazitätserhöhung und damit dem Antragsziel dient. Somit muss der Umbau des Flugsteigs C Bestandteil des jetzigen Antrages sein.

Zu den beantragten Änderungen auf dem Flughafengelände ist im Übrigen anzumerken, dass mehr Abstellpositionen dazu führen werden, dass mehr Flugzeuge nachts gewartet werden müssen, was wiederum zum Anstieg von wartungsbedingten verspäteten Landungen führen wird.

Für das Referenzjahr 2030 sind außerdem erhebliche Baumaßnahmen vorgesehen - kontinuierlicher Abbau des Parkplatzes P 25, Wegfall des Parkplatzes P 12, Abriss und Neubau des Parkplatzes P2 (900 Stellplätze), Neubau des Parkplatzes (ehemalige Verwaltung), 1. Bauabschnitt mit 700 Stellplätzen, Erweiterung des Parkhauses P 4 mit plus 1500 Stellplätzen.

Durch diese Maßnahmen wird die Leistungsfähigkeit des Flughafens erheblich gesteigert. Da es keinen Zeitplan für die Maßnahmen im Gutachten gibt, ist eine Beurteilung, inwieweit sie für den Prognosezeitraum relevant sind, nicht gegeben. Es wird insoweit nochmals auf die fehlende Status-quo-Prognose verwiesen. Für das Prognoseszenario 2030 (zusätzlich) ist die Erweiterung

des Parkhauses, ehemalige Verwaltung, 2. Bauabschnitt, mit weiteren 1000 Parkplätzen, vorgesehen.

## 16. Weitere Verweise

**Insgesamt fordert die Stadt Meerbusch aufgrund ihres Rechts auf gerechte Abwägung eigener und öffentlicher Belange die Ablehnung des Antrages oder ein neues Verfahren mit erneuter Auslegung entsprechend rechtmäßiger Gutachten und Ermittlungen.**

Der Flughafen Düsseldorf liegt in einem sehr dicht besiedelten Gebiet. Bereits jetzt sind die Belastungen für die Bevölkerung im Umfeld nicht akzeptabel. Deshalb ist ein quantitatives Wachstum, verbunden mit noch zahlreicheren Flugbewegungen aus Sicht der Stadt Meerbusch abzulehnen.

Die im Auftrag aller Anrainergemeinden von RegioConsult Verkehrs- und Umweltmanagement erstellten Gutachten

- Stellungnahme im Planfeststellungsverfahren zur Kapazitätserweiterung Flughafen Düsseldorf zum Flug- und Bodenlärmgutachten,
- Stellungnahme zur Verkehrsprognose und
- Stellungnahme zum Datenerfassungssystem (DES)

sowie die für die Stadt Meerbusch gesondert erarbeiteten Auswertungen

- zur Änderung der Fluglärmbelastung bzw. der Lärmkonturen im Vergleich zur bestehenden Lärmschutzzone nach Fluglärmgesetz, zur Entschädigungszone der letzten Genehmigung und der Lärmkonturen nach der Umgebungslärmrichtlinie und zu den
- Auswirkungen der Änderungen auf städtische Grundstücke und Einrichtungen

wird Bezug genommen; sie sind Bestandteil dieser Stellungnahme.

Meerbusch, den . Juli 2016

Angelika Mielke-Westerlage  
Bürgermeisterin