



STADT MEERBUSCH
DIE BÜRGERMEISTERIN

Stadt Meerbusch · Postfach 16 64 · 40641 Meerbusch

Vorab per Fax 0211 475 2671
und per Mail dez26.pfv.fh-dus@brd.nrw.de

Bezirksregierung Düsseldorf
Referat 26 - Luftverkehr
Postfach 300865
40408 Düsseldorf



Luftverkehr **ENTWURF!!!**
Antrag der Flughafen Düsseldorf GmbH vom 16.02.2015 i.d.F. vom
29.02.2016 auf Erteilung eines Planfeststellungsbeschlusses
hier: Beteiligung am Verwaltungsverfahren, Bekanntmachung ergänzen-
der und geänderter Unterlagen

Sehr geehrte Damen und Herren,

zu den im oben genannten Verfahren von der Antragstellerin vorgelegten
geänderten und ergänzten bzw. ergänzenden (Plan- und Antrags-)Unter-
lagen nimmt die Stadt Meerbusch unter Hinweis auf ihre im durchgeführ-
ten Anhörungsverfahren vorgetragenen Einwendungen und im Erörter-
ungstermin gestellten Anträge nachfolgend Stellung.

Vorab ist zum einen verfahrensrechtlich zu kritisieren, dass das Landesver-
kehrsministerium als Planfeststellungsbehörde in Sachen Öffentlichkeitsbe-
teiligung in Widerspruch zu den von den übrigen Landesministerien im
Zuge der Corona-Pandemie erlassenen Verordnungen agiert. Während
danach Veranstaltungen und Ansammlungen in der Öffentlichkeit verbo-
ten sind und weitgehende Kontaktverbote herrschen, in deren Folge die
Kommunen ihre Räumlichkeiten für den Publikumsverkehr zunächst ganz
schließen mussten und dann teilweise nur nach vorheriger Anmeldung
vereinzelt wieder öffnen können, hält das Landesverkehrsministerium an
der Auslegung der Unterlagen bereits ab dem 4. Mai fest.

Dieses Vorgehen gefährdet eine effektive Öffentlichkeitsbeteiligung und
schließt weite Teile der interessierten Öffentlichkeit faktisch von der Mit-
wirkung aus bzw. erschwert diese erheblich. Denn viele Menschen wird
bereits die Angst vor einer Infektion in ggf. engen und von mehreren Per-
sonen genutzten Räumlichkeiten, in denen die umfangreichen Planunter-
lagen ausliegen, von einer Einsichtnahme und anschließenden Mitwirkung
abhalten. Um solche potentiell ansteckungsträchtigen Situationen zu ver-

03.06.2020

Telefon / Fax / E-Mail

02159 - 916 419
02159 - 916 39 419
Marc.Saturra@meerbusch.de

Anschrift/Raum

**Erwin-Heerich-Haus
Neusser Feldweg 4
40670 Meerbusch**

Ihr Zeichen

26.01.01.01-1

Mein Zeichen

SR 10.01/18 Sa

Konten der Stadtkasse Meerbusch:

Sparkasse Neuss
IBAN: DE45 3055 0000 0000 2105 00
BIC: WELADEDNXXX

Deutsche Bank, Meerbusch
IBAN: DE38 3007 0010 0538 5588 00
BIC: DEUTDEDDXXX

Commerzbank AG, Meerbusch
IBAN: DE65 3004 0000 0840 4444 00
BIC: COBADEFFXXX

Volksbank Meerbusch
IBAN: DE97 3706 9164 7100 8700 15
BIC: GENODE1MBU

Sprechzeiten / Öffnungszeiten

nach Vereinbarung

meiden, schrecken viele an sich beteiligungswillige Menschen vor einer aktiven Einbringung zurück. Da helfen auch Desinfektions- und andere Schutzmaßnahmen nicht, denn das einzusehende Auslegungsexemplar bleibt immer dasselbe, und gerade effektive Maßnahmen wie Abstände einhalten und Einlass von nur einzelnen Personen konterkarieren die in einem Masseverfahren - mit bereits vielen zehntausenden Einwendern im Rahmen der ersten Offenlage - gewünschte und gesetzliche vorgesehene umfassende Öffentlichkeitsbeteiligung.

Zum anderen ist inhaltlich festzustellen, dass auch die neu vorgelegten Unterlagen die schwerwiegenden Mängel, an denen das Antragsverfahren schon bisher litt, nicht zu beheben vermögen. Im Einzelnen:

1.

Ausgangspunkt und grundlegendes Erfordernis einer jeden wesentlichen Änderung oder Erweiterung einer bestehenden Flughafenanlage oder des bisherigen Flughafenbetriebes ist die Planrechtfertigung. Die Planung eines solchen Vorhabens ist nur gerechtfertigt, wenn es vernünftigerweise geboten ist, d.h. wenn eine auf der Grundlage fachwissenschaftlicher Maßstäbe methodisch fachgerecht erstellte Prognose ergibt, dass in der betroffenen Region ein entsprechender Bedarf an Flugbewegungen in absehbarer Zukunft befriedigt werden muss.

An dieser grundlegenden Anforderung und Voraussetzung fehlt es hier bereits, da der Antragstellerin ein solcher Bedarfsnachweis für eine luftverkehrsrechtliche Planfeststellung auf der Grundlage der ergänzend vorgelegten, infolge der aktuellen Entwicklungen rund um die Corona-Pandemie allerdings schon nicht mehr aktuellen und damit überholten Unterlagen nicht gelingen kann und nicht gelingen wird. Eine Erforderlichkeit für den geplanten Ausbau der Flugplatzanlage und für die vorgesehene Betriebserweiterung ist nicht gegeben, da die derzeitigen Einschränkungen im Flugverkehr noch andauern werden und bereits jetzt feststeht, dass das Flugverkehrsaufkommen auf absehbare Zeit noch nicht einmal mehr das Niveau erreichen wird, das vor der Corona-Pandemie herrschte, viel weniger noch sich darüber hinaus steigern wird. Das Referenzszenario 2030, das eine Fortschreibung des derzeit zulässigen Flugverkehrs (Eingangsdaten von 2016) bei gleichzeitig steigender Nachfrage beschreibt, ist daher schon aufgrund der Pandemie nicht mehr zutreffend. Alle Erläuterungen und Gutachten legen aber weiterhin dieses Referenzszenario zugrunde und stellen den Vergleich mit dem Prognoseszenario 2030 an, das aus dem gleichen Grund inzwischen unrealistisch ist. Sämtliche diesbezüglichen Bezugs- und Prognosedaten, die alle aus der Zeit vor der Corona-Pandemie stammen, sind daher trotz ihrer Aktualisierung gegenüber der 1. Offenlage obsolet und daher untauglich, den erforderlichen Bedarfsnachweis für eine Planrechtfertigung zu erbringen.

Auch unter Berücksichtigung realistischer Slot-Ausnutzungsquoten sind die Prognosen nicht haltbar, wie das neu vorgelegte Gutachten der INTRA-PLAN Consult GmbH aus Januar 2020 zeigt (Unterlagen Ordner 1, Reiter 1). Es stellt fest, dass die bisher angenommene gleichbleibende Slot-Ausschöpfungsquote nicht realistisch ist. Das beeinflusst das Ergebnis der

bisherigen Berechnungen. Die Schlussfolgerung, dass die Auswirkung der Kapazitätserhöhung in ihrer Auswirkung tendenziell überschätzt wird, ist zu hinterfragen. Denn es wird weiterhin von einem engpassfreien Betrieb ausgegangen, der jedoch aufgrund des Vorfeld-Layouts derzeit nicht gegeben ist. Das Gutachten begründet die Annahme eines engpassfreien Szenarios damit, dass dieses künftig durch größeres Fluggerät erreicht werden könnte.

2.

Die DFS hat auf Verlangen der Genehmigungsbehörde im Februar 2020 ein Gutachten erstellt, das verschiedene Szenarien zur künftigen Nutzung der Nordbahn darstellen soll (Unterlagen Ordner 1, Reiter 2). Hier wird erkennbar, dass der Genehmigungsbehörde durchaus daran gelegen ist, eine Regelung zu finden, die geeignet sein kann, das Risiko verspäteter Flugbewegungen am Abend zu minimieren bzw. festzustellen, ob und welche entlastenden Auswirkungen zu erwarten sind. Der Forderung, dies ggf. durch eine Simulation zu belegen, ist die DFS nach hiesiger Einschätzung nicht ausreichend nachgekommen, da sie zwar den gegenwärtigen Zustand und den Zustand analysiert, der sich durch die beantragte Betriebsgenehmigung ergäbe, die angefragten Alternativen jedoch relativ pauschal als weniger geeignet bewertet.

3.

Hinsichtlich des Gesamtlärm-Gutachtens der ACCON GmbH aus Dezember 2019 (Unterlagen Ordner 1, Reiter 18) weist die Stadt Meerbusch auf folgende Kritikpunkte hin:

Das Gutachten geht für den Gesamtlärm von einer (verfassungsrechtlichen) Zumutbarkeitsschwelle von 70 dB(A) tagsüber und 60 dB(A) nachts aus. Folglich wird der Anteil des prognostizierten Flugverkehrs nur insoweit dargestellt, als er geeignet ist, diese Schwelle bei der vorhandenen Vorbelastung zu erreichen. Daraus ergibt sich ein Untersuchungsgebiet, das lediglich die Umhüllenden für Fluglärm ab 63 dB(A) tags und ab 53 dB(A) nachts umfasst.

Die Stadt Meerbusch hält diese Betrachtung für nicht geeignet. Zum einen ist inzwischen unstrittig, dass gesundheitliche Beeinträchtigungen bereits bei weit niedrigeren Schallpegeln zu erwarten sind, zum anderen basiert die Betrachtung auf ungeeigneten Eingangsdaten. So wurden für den Straßenverkehr die Daten aus der Verkehrszählung 2015 übernommen; es ist nicht erkennbar, ob und inwieweit diese für das Prognosejahr extrapoliert wurden. Es ist auch nicht ersichtlich, ob der flughafenbezogene Mehrverkehr, den das MUVEDA-Gutachten aus Februar 2020 (Unterlagen Ordner 1, Reiter 19) berechnet hat, für die Gesamtlärbetrachtung berücksichtigt wurde.

4.

Die Genehmigungsbehörde hat für die Bestimmung der fachplanungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle und zur Einschätzung der voraussichtlichen künftigen Lärmschutzzonen als Ergänzung zum Lärmgutachten eine

Prüfung dahingehend angekündigt, ob durch das beantragte Vorhaben gemäß § 2 FluLärmG künftig eine Einordnung als „wesentlich baulich erweiterter Flugplatz“ angezeigt ist. Nach dem Fluglärmschutzgesetz liegt eine wesentliche bauliche Erweiterung dann vor, wenn sie zu einer Erhöhung des äquivalenten Dauerschallpegels an der Grenze der Tag-Schutzzone 1 oder an der Grenze der Nachtschutzzone um mindestens 2 dB(A) führt. In diesem Fall würde die Festsetzung des Lärmschutzbereichs insgesamt nach den Kriterien des § 2 Absatz 2 Satz 2 Nr. 1 anstatt wie bisher nach Nr. 2 erfolgen; das heißt die für Büderich relevante Tag-Schutzzone 2 begänne bereits bei 55 statt bei 60 dB(A), die Nachtschutzzone bei 50 statt 55 dB(A). Beide Zonen würden sich demzufolge vergrößern und das Gebiet, in dem zum Schutz gegen Fluglärm Planungs- und Baubeschränkungen bestehen, weiter ausdehnen.

Für diese Prüfung wurden ein Gutachten der ACCON GmbH aus März 2020 und eine anwaltliche Stellungnahme der Kanzlei Graf von Westphalen ebenfalls aus März 2020 vorgelegt (Unterlagen Ordner 2, Reiter 27 ff).

Nach aktueller Einlassung der FDG wird die im Prognoseszenario noch berücksichtigte Verlängerung beim Flugsteig C nicht mehr verfolgt. Das Gutachten berücksichtigt dies, indem es von einem anderen Bodenlayout ausgeht, und verwendet dafür die Bezeichnung „Alternativszenario“. Dies ist im laufenden Verfahren schon deshalb unzulässig, weil es die Berechnungen zum bisherigen und erörterten Verfahrensgegenstand verändert.

Entgegen der Darstellung des Gutachtens selbst sind aus den zugehörigen Differenzkarten sowohl für den Tag- als auch für den Nachtbereich zum Teil wesentliche Ausweitungen der Schutzzonen im Meerbuscher Stadtgebiet zu erkennen. Die Tag-Schutzzone 1 Alternativszenario 2030 erstreckt sich wie angegeben weitestgehend „nur“ über unbesiedelte Bereiche. Jedoch hat auch diese Ausweitung erhebliche Auswirkungen auf das Naherholungsgebiet der Stadt Meerbusch entlang des Rheins. Die Tag-Schutzzone 2 wird jedoch in alle Himmelsrichtungen des Büdericher Stadtgebietes erweitert. Davon sind bereits in Planung befindliche und zukünftige Bauvorhaben insbesondere im Bereich Büderich betroffen. Dadurch sieht die Stadt Meerbusch die Entwicklungspotenziale im Büdericher Stadtgebiet gefährdet und sich in ihrem Selbstverwaltungsrecht, insbesondere in ihrer Planungshoheit verletzt. Die Standortwahl für die Entwicklung und Ansiedlung notwendiger Infrastruktur wird stark eingeschränkt.

5.

Ebenfalls auf Wunsch der Genehmigungsbehörde wurde eine Betroffenenstatistik erstellt (Unterlagen Ordner 2, Reiter 31). Ob diese überhaupt zutreffend ist, muss neu ermittelt werden. Diesbezüglich könnte für die Entscheidung bereits ein Dauerschallpegel von 50 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts abwägungsrelevant sein. Das führt dazu, dass in Meerbusch die Abwägung 31.804 Personen beträfe. Allein in der hohen Pegelklasse von 60 bis 65 dB(A) wären 8.595 Personen betroffen, das sind im Prognoseszenario 1.134 mehr Personen als im Referenzszenario.

6.

Aufgrund der von der FDG und der DFS jetzt vorgelegten Berichte (Unterlagen Ordner 2, Reiter 36) wird nochmals darauf hingewiesen, dass absehbare oder geplante Änderungen von Flugverfahren oder Abflugrouten bei der Berechnung der Szenarien nicht berücksichtigt wurden. Wie aus einer Stellungnahme der FDG (Unterlagen Ordner 1, Reiter 26) hervorgeht, wurden für die Ausgangsdaten sogar einige Routen, beispielsweise der Abflug LMA über Strümp, aufgrund geringer Belegung überhaupt nicht modelliert. Nach wie vor erklärt die DFS, dass nach heutigem Kenntnisstand durch das Vorhaben bedingte Änderungen nicht nötig und auch nicht geplant seien. Auf ergänzende Nachfrage der Genehmigungsbehörde beim Bundesamt für Flugsicherung schließt sich dieses der auffällig kurzen und unzureichenden Bewertung ohne nähere Begründung an.

Die Stadt Meerbusch bleibt dagegen bei ihrer Auffassung, dass auch Änderungen in den Routenführungen, die nicht durch das Vorhaben veranlasst sind, abwägungsrelevant sind, da sie sich gerade im noch niedrig überflogenen Nahbereich unmittelbar auf die Lärmbelastung der Bevölkerung auswirken. In den kommenden Jahren wird der Luftraum im zentralen und westlichen Bereich der BRD umstrukturiert. Die DFS schließt Änderungen von Flugverfahren an den Flughäfen in NRW ausdrücklich nicht aus. Aktuell wird bereits für MODRU mit dem RNP-1-Verfahren eine veränderte Routenführung eingerichtet. Weitere technische Änderungen oder Optimierungen werden diskutiert. Da diese innerhalb des Prognosezeitraums absehbar relevant werden könnten, sind sie in der Abwägung zu berücksichtigen.

7.

Nach wie vor bleiben die medizinischen und wissenschaftlich belegten Aussagen zu den gravierenden Auswirkungen von Fluglärm auf die menschliche Gesundheit, insbesondere auf die Entwicklung von Kindern unberücksichtigt bzw. werden verharmlost. Dieser Mangel ist besonders schwerwiegend, da die Stadt Meerbusch mit zahlreichen Kindertageseinrichtungen, Schulen und sonstigen Einrichtungen, in denen Kinder betreut und unterrichtet werden, von diesen Auswirkungen besonders betroffen ist. Die entsprechenden Wechselwirkungen werden auch weiterhin nicht bzw. nicht angemessen untersucht und in die Abwägung eingestellt.

8.

Nach wie vor unzureichend untersucht bzw. unberücksichtigt bleiben auch die Auswirkungen auf die Umwelt. Eine höhere Anzahl von Flügen (auch Verspätungen in die Nachtstunden hinein werden durch die beliebige Verschiebbarkeit der Stundenslots und fehlende Gesamtobergrenzen zunehmen) und ein erweiterter Flughafenbetrieb führen zu deutlich höheren Ultrafeinstaubbelastungen im dicht besiedelten Umfeld des Flughafens auch und gerade auf Meerbuscher Stadtgebiet. Den diesbezüglichen Einwendungen aus dem Anhörungsverfahren und dem Erörterungstermin, auch von anderen (obersten) Landesbehörden, gehen auch die neu vorgelegten Unterlagen nicht hinreichend bzw. gar nicht nach.

9.

Es fällt auf, dass die Genehmigungsbehörde offenbar keinen Anlass sieht, insbesondere die von der Stadt Meerbusch geforderte gutachterliche Risikoanalyse infolge der praktisch nicht begrenzten bzw. völlig unbestimmten Kapazitätsregelung für die zwei Bahnen insgesamt nachzufordern, wie sie für frühere Genehmigungsverfahren durchgeführt wurde. Damit fehlt nach wie vor die nach der Rechtsprechung bei der Planfeststellung zwingend in die Abwägung einzustellende Beschäftigung mit luftfahrtbedingten Unfallgefahren.

10.

Ebenso fehlt weiterhin ein Gutachten dazu, inwieweit das Vorhaben die Ziele des Klimaschutzes beeinträchtigt. Die Stadt Meerbusch hält dies weiterhin für einen schweren Mangel, zumal seit Ende 2019 nach § 13 des Bundes-Klimaschutzgesetzes für alle noch nicht abgeschlossenen Planungen und Entscheidungen Träger öffentlicher Aufgaben ein Gebot der Berücksichtigung des Gesetzeszwecks und der zu seiner Erfüllung festgelegten Ziele besteht, wie sie z.B. im Übereinkommen von Paris aufgrund der Klimarahmenkonvention der Vereinten Nationen festgelegt sind. Die danach erforderliche Klimaverträglichkeitsprüfung fehlt hier gänzlich.

Auch sonst werden von der Planfeststellungsbehörde keinerlei eigene und damit unabhängige Gutachten bzw. Sachverständige beauftragt und hinzugezogen.

Ergänzend verweist die Stadt Meerbusch auf die von RegioConsult Verkehrs- und Umweltmanagement für sie und andere betroffene Städte erarbeitete Stellungnahme vom 00.06.2020, die vollumfänglich zum Gegenstand dieser Ausführungen gemacht wird.

Nach allem bleibt es dabei, dass die Stadt Meerbusch ihre schon im damaligen Anhörungs- und Erörterungsverfahren vorgetragene Forderung aufrechterhält und bekräftigt, den Antrag der FDG auf Erteilung eines Planfeststellungsbeschlusses zur Kapazitätserweiterung des Düsseldorfer Flughafens abzulehnen. Daneben hält sie ausdrücklich alle Einwände aus ihrer damaligen Stellungnahme und alle Anträge aus dem Erörterungstermin aufrecht, da diese nicht bzw. nicht angemessen, sondern nur völlig unzureichend abgearbeitet wurden. Die Belastungen für die vielen Menschen in dem dicht besiedelten Flughafenumfeld, die jetzt schon nicht akzeptabel sind, werden durch das angestrebte Wachstum des Flughafens und damit einhergehend der Flugbewegungen fortgeschrieben und intensiviert. Dies gilt es zu verhindern.

Mit freundlichen Grüßen

Angelika Mielke-Westerlage
Bürgermeisterin

Anlage: Stellungnahme des Büros RegioConsult vom 00.06.2020