Netzwerk Mülheimer Bürger gegen Fluglärm

Informationsveranstaltung 17.6.2016 im Kloster Saarn

Inhalt

1. Vortrag Netzwerk zum Antrag auf Kapazitätserweiterung des Düsseldorfer Flughafens, Waldemar Nowak, Vorstandsmitglied

2. Stellungnahme der Stadt Mülheim an der Ruhr durch Herrn Dr. Zentgraf, Amtsleiter Amt für Umweltschutz der Stadt Mülheim an der Ruhr

3. Stellungnahme der Bundesvereinigung Fluglärm, Helmar Pless, Vizepräsident der Bundesvereinigung gegen Fluglärm

4. Einschätzung der Folgen für das Mülheimer Stadtgebiet sowie eine erste fachliche Bewertung der Antragsunterlagen durch ein beauftragtes Büro RegioConsult., Marburg

5. Fragerunde

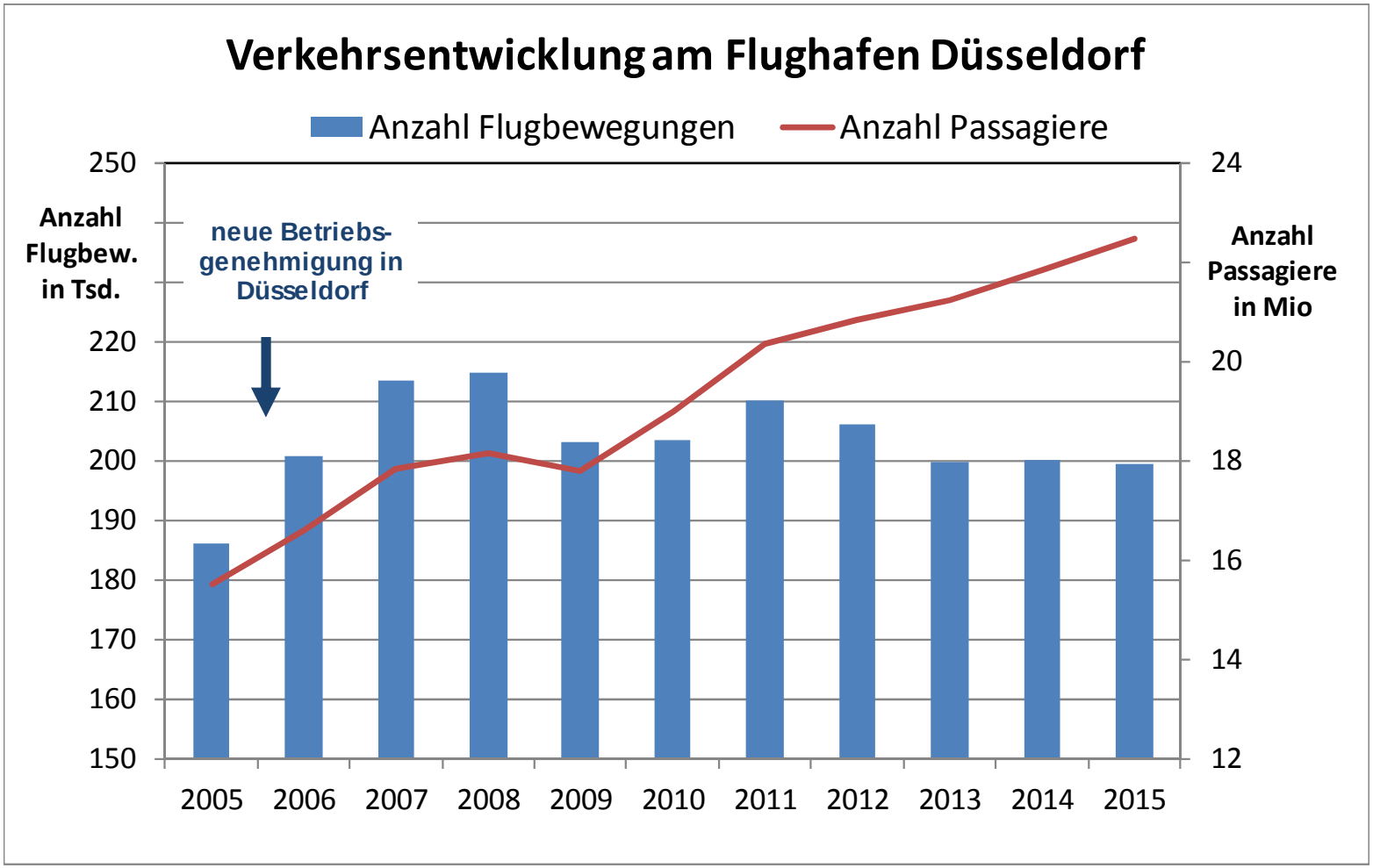
Wer sind wir?

- Gemeinnütziger Verein, der sich zum Ziel gesetzt hat, die Bürger Mülheims gegen Fluglärm und vor schädlichen Umwelteinflüssen zu schützen
- Gegründet 2002 in Mülheim
- Mitglied in der Bundesvereinigung gegen Fluglärm (BVF)
- Kooperation mit anderen Bürgerinitiativen, insbesondere Bürger gegen

Wir sind nicht gegen den Flughafen an sich, er gehört zu einer modernen Infrastruktur eines Ballungsgebietes dazu, aber:

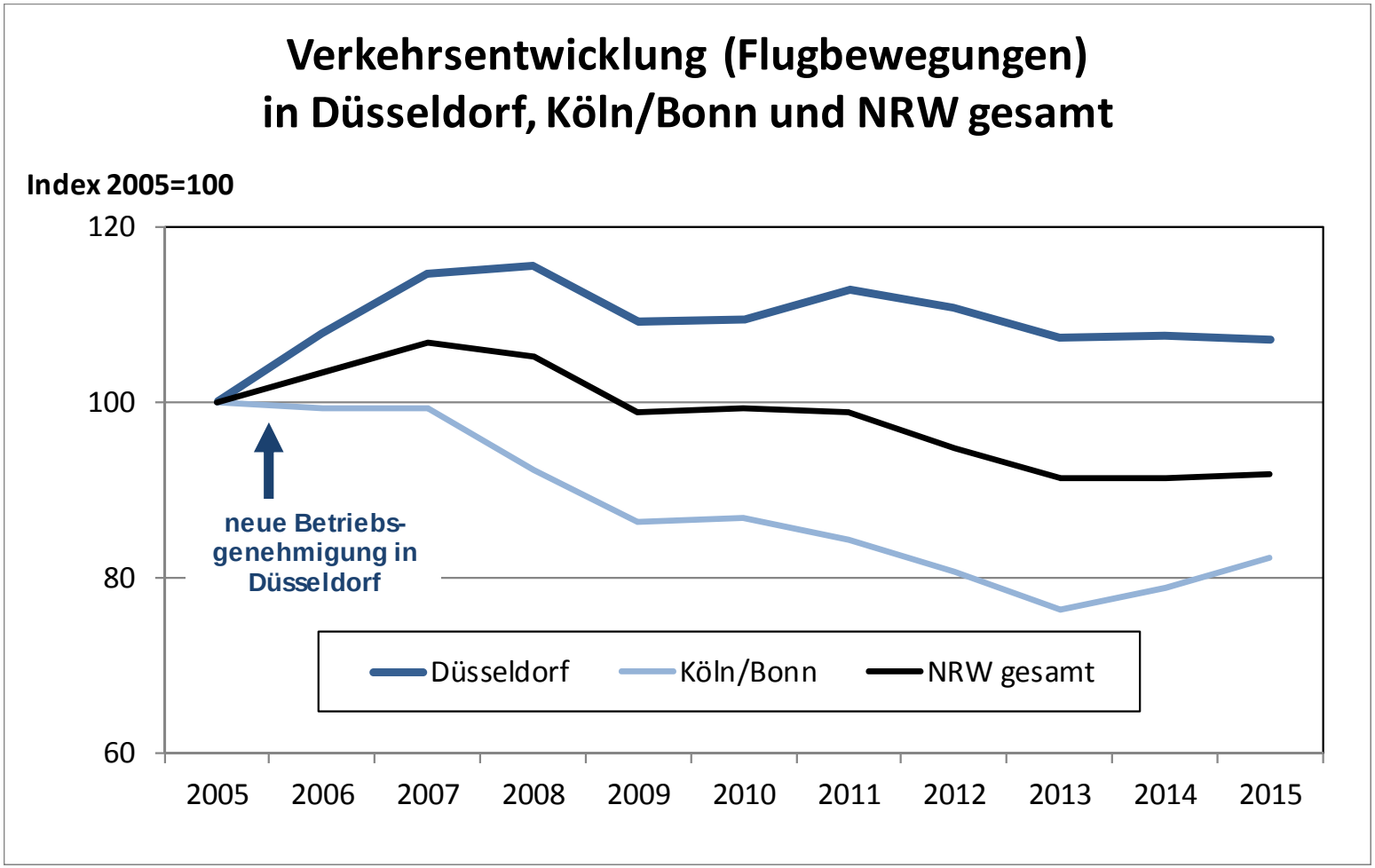
- Er muss sich an bestehende Regeln und Gesetze halten,
- er muss in einem dicht besiedelten Gebiet Rücksicht auf die Anwohner nehmen, d.h. strikte Einhaltung der Nachtruhe, Vermeidung unnötigen Lärms,
- er kann nicht unbegrenzt wachsen.

Wie ist die Situation?



Quelle: AVD, Flugbewegungen: Linien- und Charterflüge

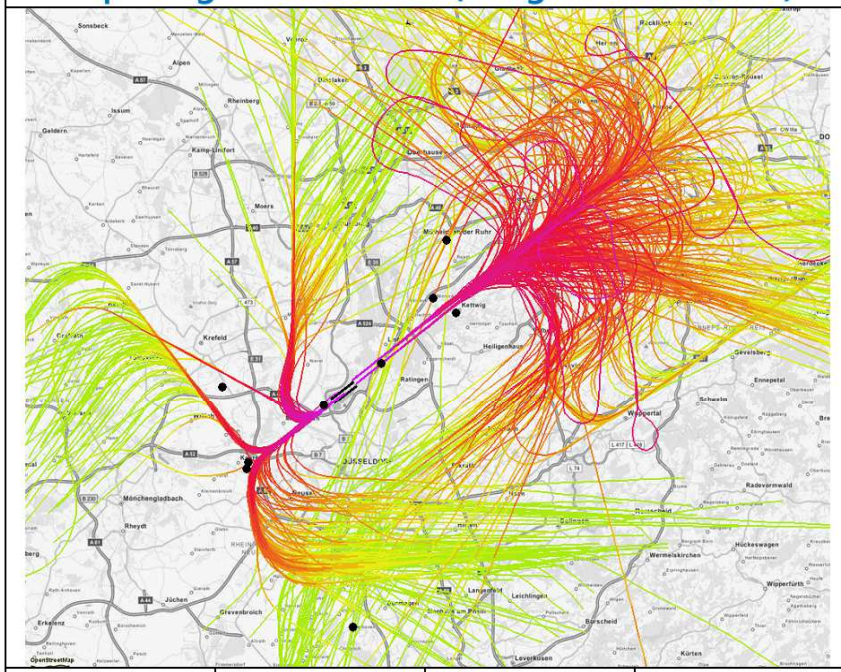
Wie ist die Situation?



Quelle: AVD

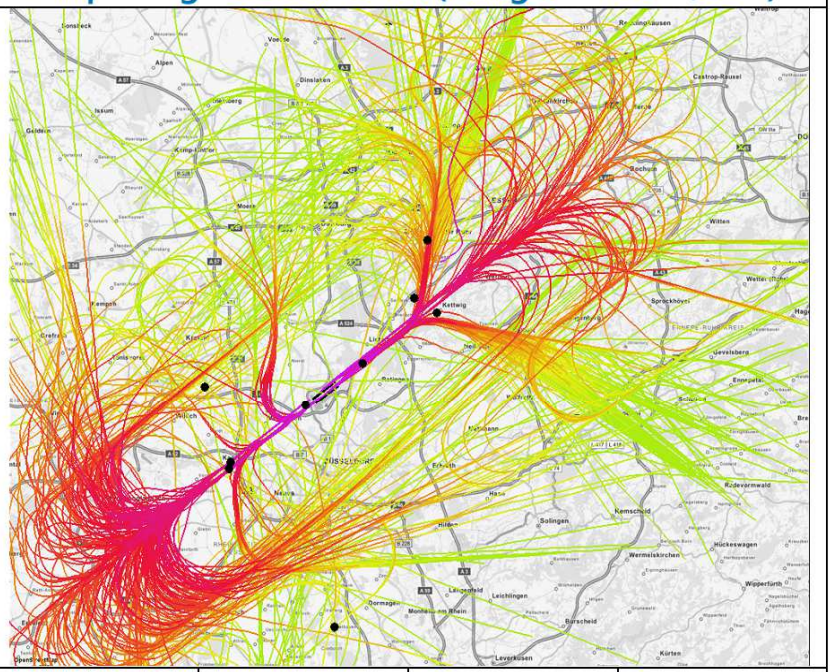
Flugspuren

Beispieltag: 25.09.2014 - (Ereignisse: 254/187)



L_{Tag} (06-18)	$L_{Tagrand}$ (18-22)	L_{eq3} (00-24)	L_{Tag} (06-22)
48,1/47,6	48,7/47,3	46,7/45,9	48,3/47,6

Beispieltag: 04.09.2014 - (Ereignisse: 250/194)



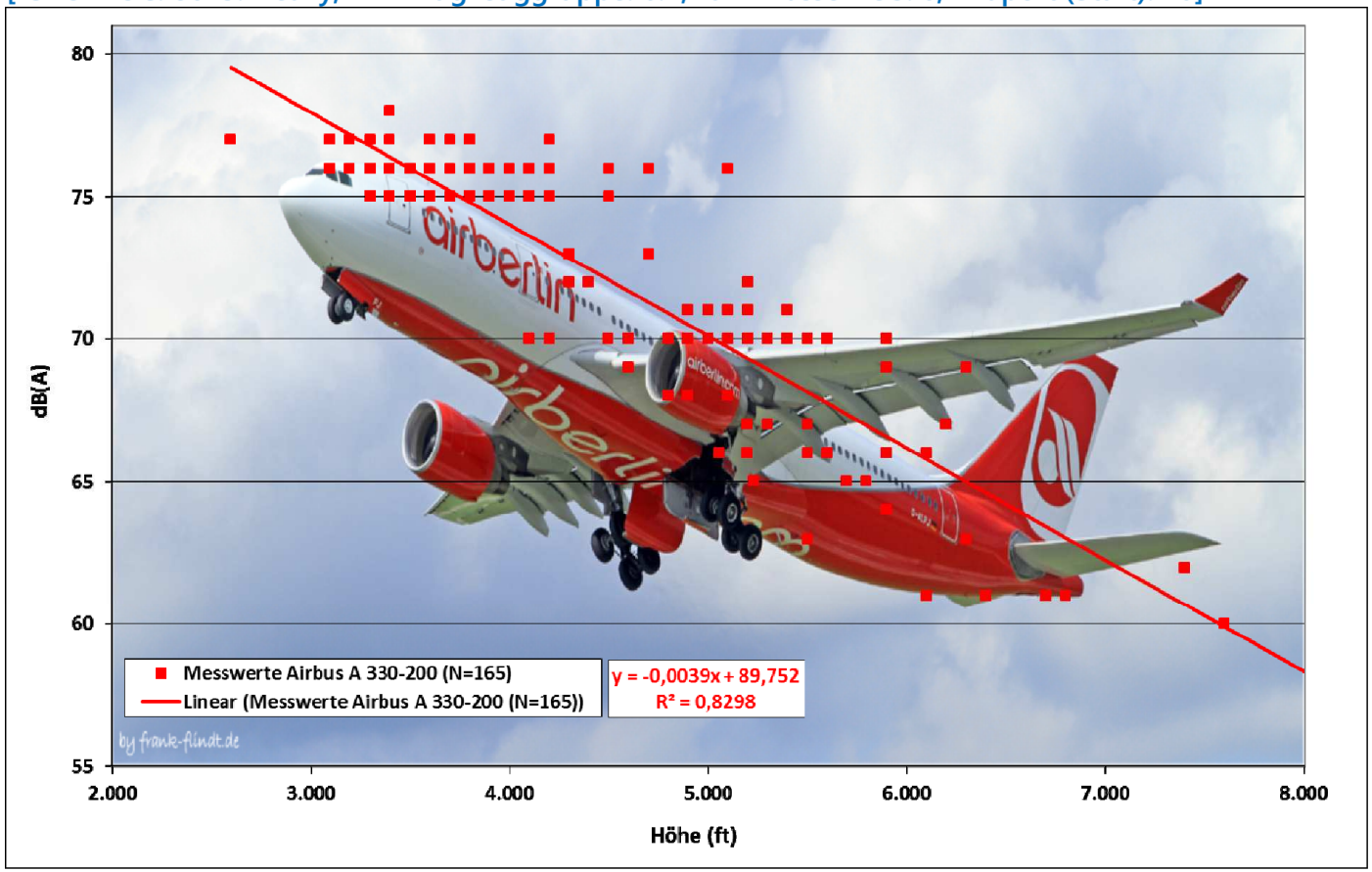
L_{Tag} (06-18)	$L_{Tagrand}$ (18-22)	L_{eq3} (00-24)	L_{Tag} (06-22)
53,7/53,6	50,0/49,6	51,3/51,1	53,0/52,9

Quelle. Auswertung der Stadt Mülheim auf Grundlage der DFLD Statistik

Überflughöhe

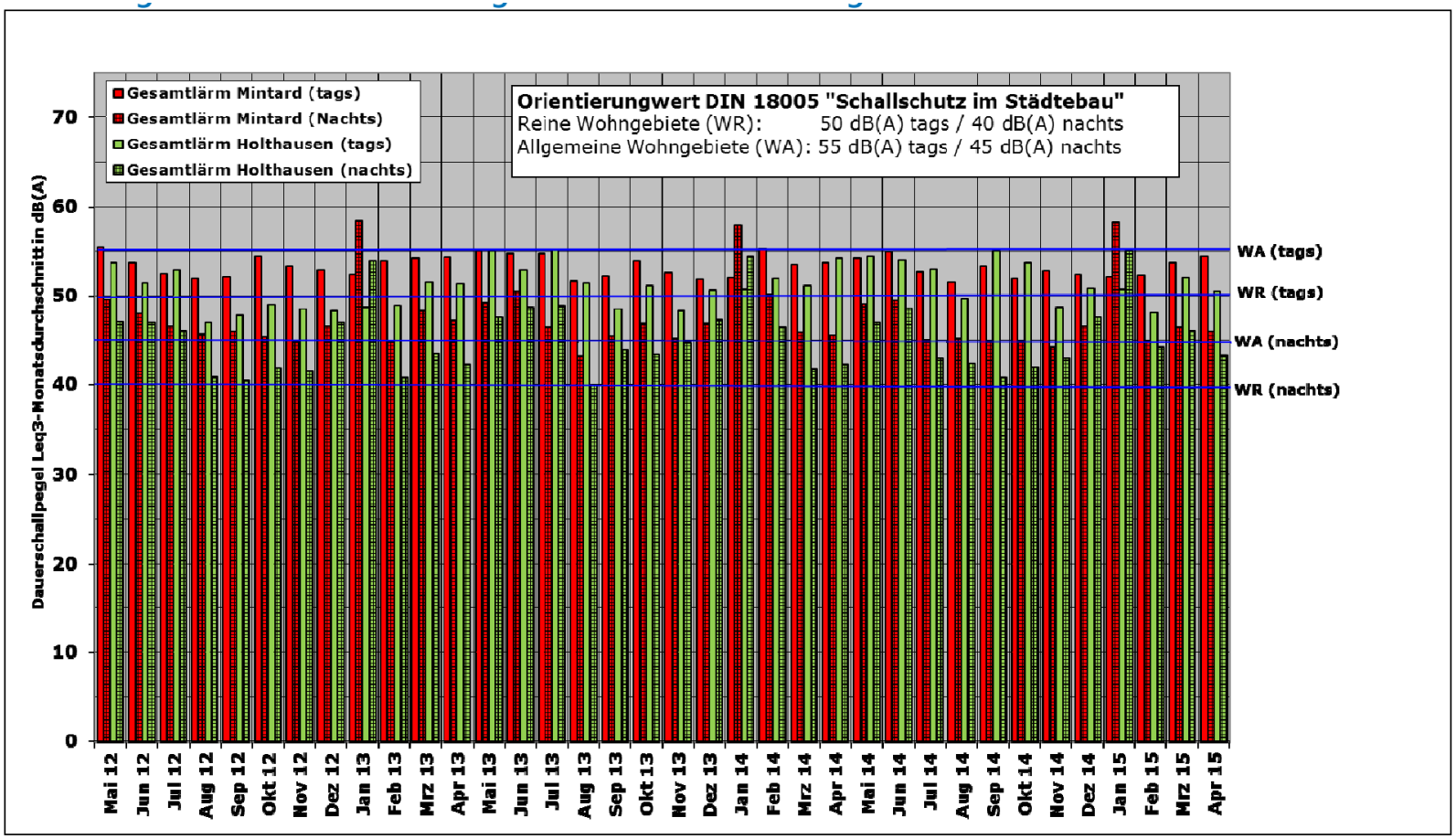
Airbus A330-200

[ICAO-DOC. 8643: Heavy; AzB-Flugzeuggruppe: 6.1; Lärmklasse DUS: 6; Fraport (Start): 10]



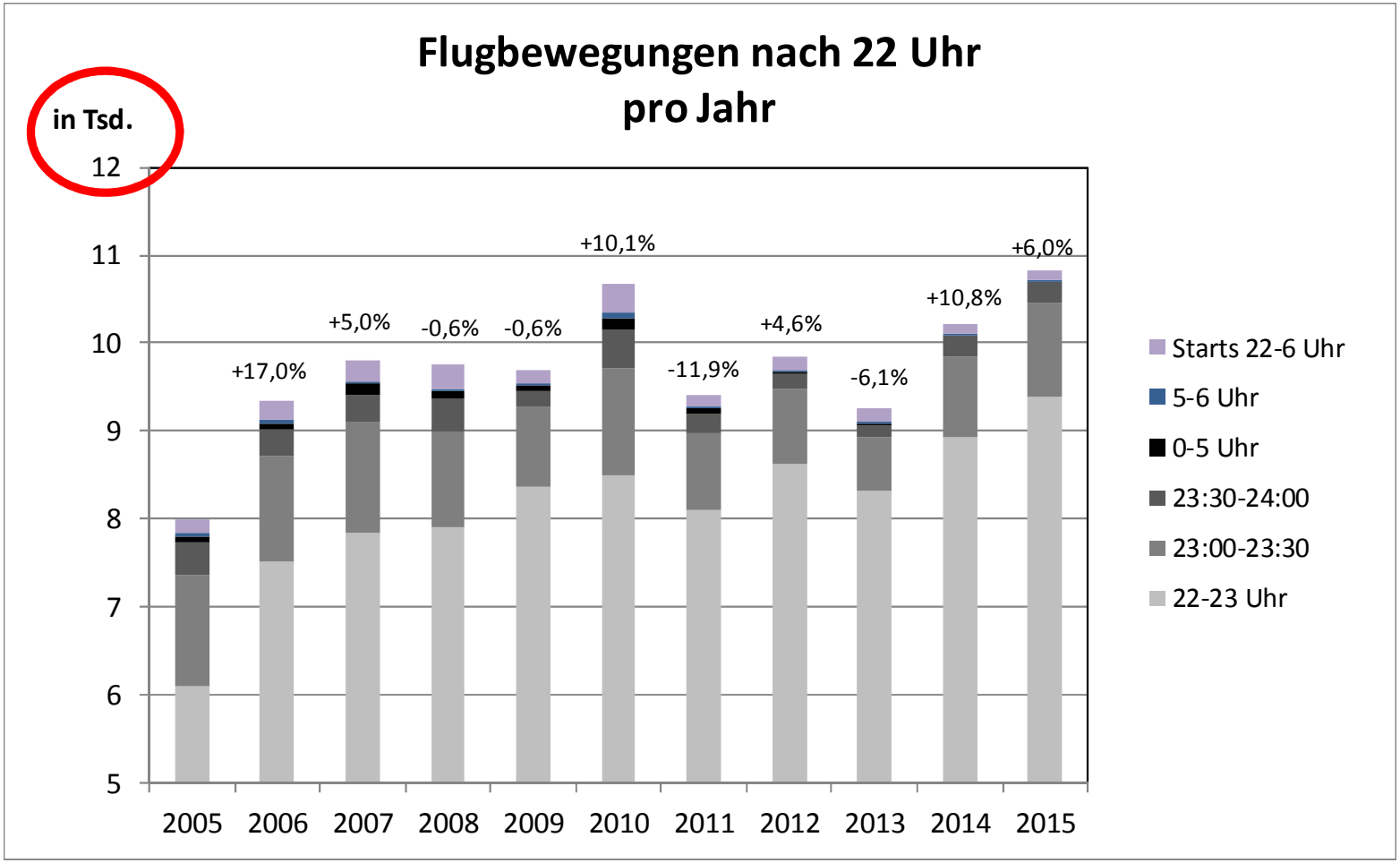
Quelle: eig. Darstellung auf Grundlage DFLD Stations-Statistik.

Gesamtlärm



Quelle: eig. Darstellung auf Grundlage DFLD Stations-Statistik.

Wie ist die Situation?



Quelle: Eigene Auswertungen aus www.dus.com

Hintergrund:
Der Angerlandvergleich

Die 2. Start- und Landebahn durfte nur gebaut werden, weil sich der Flughafen zusammen mit den sog. Angerlandgemeinden und der Landesregierung im Jahre 1965 darauf geeinigt haben, dass

- die Parallelbahn eine „**Ausweich**bahn“ ist,
- sie nur „in Zeiten der Betriebsunterbrechung der Hauptstartbahn und sonst in den Zeiten des **Spitzen**verkehrs über Tage betrieben“ werden darf,
- der damals aufgestellte „Generalausbauplan den **Endausbau-zustand** des Flughafens Düsseldorf aufzeichnet“.

Der Angerlandvergleich ist **„verbindlich und unkündbar“**
(Urteil des Oberverwaltungsgerichts vom 5.9.2002)

Er ist allerdings **nicht „drittschützend“**, d.h. es dürfen sich nur die am Vergleich beteiligten Parteien darauf berufen
(nur der Flughafen, die Landesregierung und die heutigen Städte Düsseldorf und Ratingen).

Hintergrund:
Der Angerlandvergleich

(Fortsetzung)

Was „**Ausweich**bahn“ heißt, kann man im Abschnitt ‚C. Planungsrecht‘ lesen:

„Die Antragstellerinnen und die Stadt Düsseldorf sind sich darin einig, dass …. wegen des Ausweichckarakters der Parallelbahn …. diese Bahn bei der Berechnung der Lärmschutzzone II nach ihrer Ansicht **ohne Berücksichtigung** bleiben kann.“

Die Nutzung der Ausweichbahn soll so gering sein, dass sie keine Auswirkungen auf die Lärmschutzzone haben soll.

Was will der Flughafen?

- Bis zu **60 Flugbewegungen** pro Stunde in 50% aller Stunden
  Genauer sind es 58 Flugbewegungen im Linien- und Charterverkehr + 2 „sonstige“.
  Bisher sind in der Hälfte der Stunden 45 (+2) Flugbewegungen im Zweibahnbetrieb erlaubt.
- **45 Flugbewegungen** pro Stunde im sog. Einbahnbetrieb
  Bisher sind in der anderen Hälfte 43 „Slots“ erlaubt.
  Soll mit einfacher „Stellungnahme der DFS“ auf 45 angehoben werden, obwohl ein Gutachten und ein Probebetrieb von der Genehmigungsbehörde nur bis 43 Slots akzeptiert wurde
- **Flexiblere Nutzung** beider Start- und Landebahnen
  - Bildung eines „Zeitkontos“ mit dem der Flughafen Benutzungszeiten „anspart“, die er beliebig einsetzen kann
    Der ursprünglich geplante Zeitbezug auf das gesamte Jahr (jetzt nur noch auf Zeitkonten pro Flugplanperiode) sowie die Aufhebung der vorherigen Anmeldung wurde aufgrund des Drucks auch von Bürger gegen Fluglärm aufgegeben.
  - Streichung der Mitbenutzungspflicht der Ersatzbahn in der Stunde 21-22 Uhr
    Diese Stunde sollte eigentlich dazu dienen, Verspätungen abzubauen, damit es zu weniger Nachtflügen kommt. Warum soll die Pflicht gestrichen werden?

Was will der Flughafen?

- Das ergibt bis zu **318.000 Slots** pro Jahr
  bzw. **161.000 i**n 6 verkehrsreichsten Monaten
  Bisher gedeckelt auf 131.000 in den verkehrsreichsten 6 Monaten
- Aufhebung der Betriebspflicht für Luftfahrzeuge unter 2 t MTOW
  die kleinen Flugzeuge stören nur den Betriebsablauf der großen Jets und hätten u.a. **auch Auswirkungen auf den Flughafen Essen/Mülheim,** der als Ausweichflughafen genutzt werden könnte
- Planfeststellung zum Bau **zusätzlicher Abstellpositionen**
  8 zusätzliche Stellplätze auf dem Vorfeld West und Ost sowie „bauliche Anpassungen“ einiger Rollgassen, um die Belegungszeiten der Landebahn zu verkürzen und die Kapazität zu erhöhen

Warum die Erweiterung?

Der Flughafen will **wachsen**. Er **behauptet:**

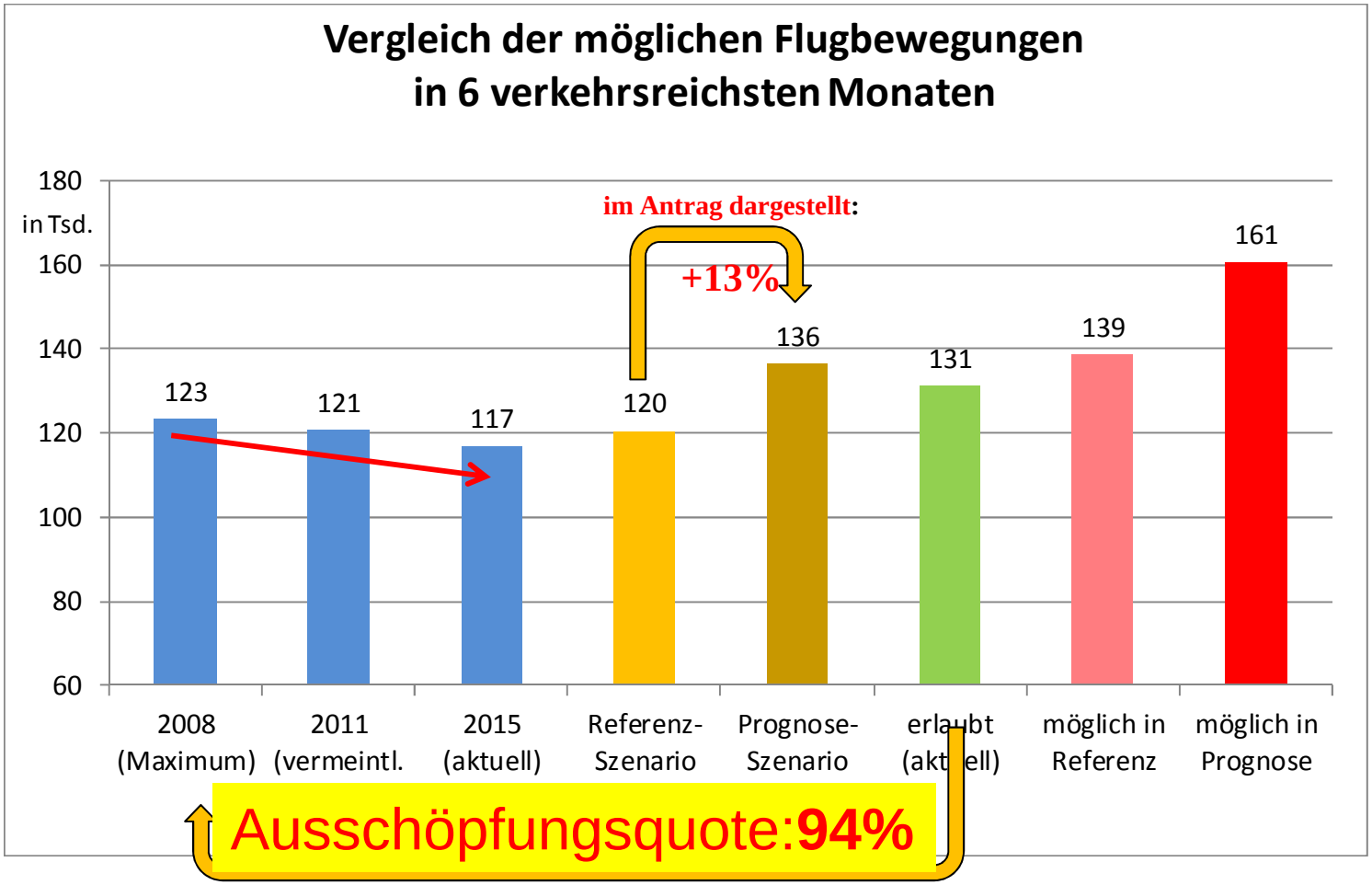
- „Die Flugnachfrage übersteige regelmäßig das genehmigte Slotangebot“
  - Aber: Slots werden selten ausgeschöpft,
  - Es gibt praktisch keine „Waitinglist“, d.h. alle **echten** Flugwünsche können erfüllt werden
  - Die Anzahl der **genutzten** Flugbewegungen geht seit einigen Jahren zurück
- „Ein nennenswertes Bewegungswachstum sei nicht mehr möglich“
  - Im Angerlandvergleich ist der „**Endausbauzustand**“ festgeschrieben
  - Grenzen des Wachstums sind zwingende Folgerung
- „Die starre Pistennutzungsregelung erschwere störungsfreie Verkehrsabwicklung“
  - **Nutzung geht bereits jetzt über die dauerhafte Kapazität hinaus**
  - Verspätungen sind nur zu einem kleinen Teil durch Kapazitätsengpässe auf der Landebahn bedingt, sondern durch zu enge Planungen der Airlines

Warum die Erweiterung?

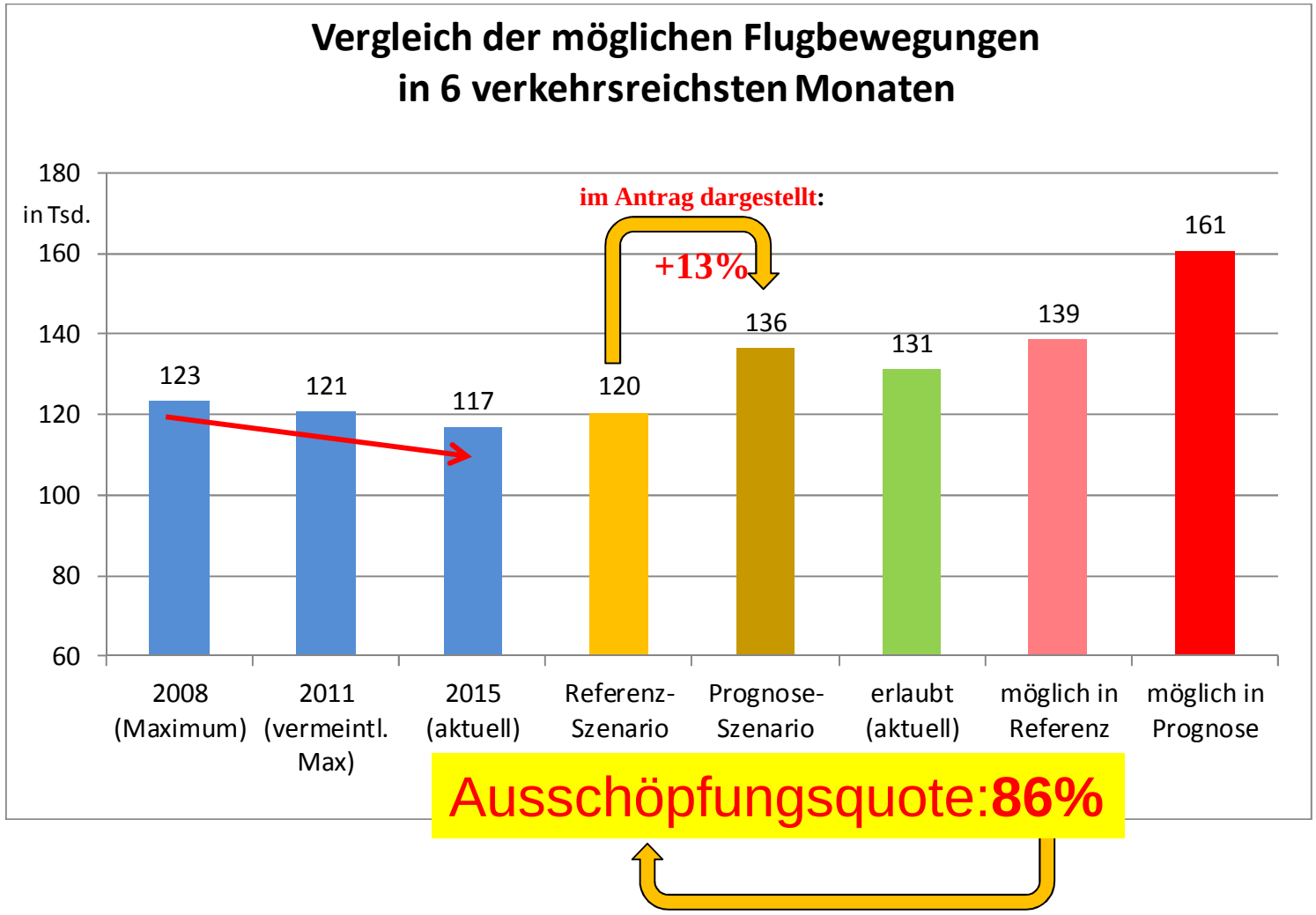
Fortsetzung

- „Düsseldorf und NRW brauche die Anbindung an weltweite Wachstumsmärkte“
  - Es gibt 6 internationale Flughäfen in NRW
  - Ein drittes „Drehkreuz“ in Deutschland ist nicht notwendig
  - IHK-Umfrage ergab, dass die Unternehmen mit der Luftanbindung zufrieden sind
- „Flughafen ist Jobmaschine“
  - Trotz Passagierwachstum **keine** zusätzlichen Arbeitsplätze mit direktem Luftverkehrsbezug, das Wachstum entsteht nur bei den Billigfliegern
  - Zusätzliche Arbeitsplätze im Umfeld des Flughafens werden nur „verlagert“, also an anderer Stelle abgebaut.
- „ Der Flughafen ist bedeutender Standortfaktor“
  - Wer bestreitet dies? Bereits jetzt ist jeder Ballungsraum der Welt mit einem Umsteigevorgang erreichbar. Stuttgart liegt weit zurück, aber BW nicht
  - Flüge z.B. nach Frankfurt, zusätzliche Flüge nach München oder Palma de Mallorca sichern nicht den Wirtschaftsstandort NRW

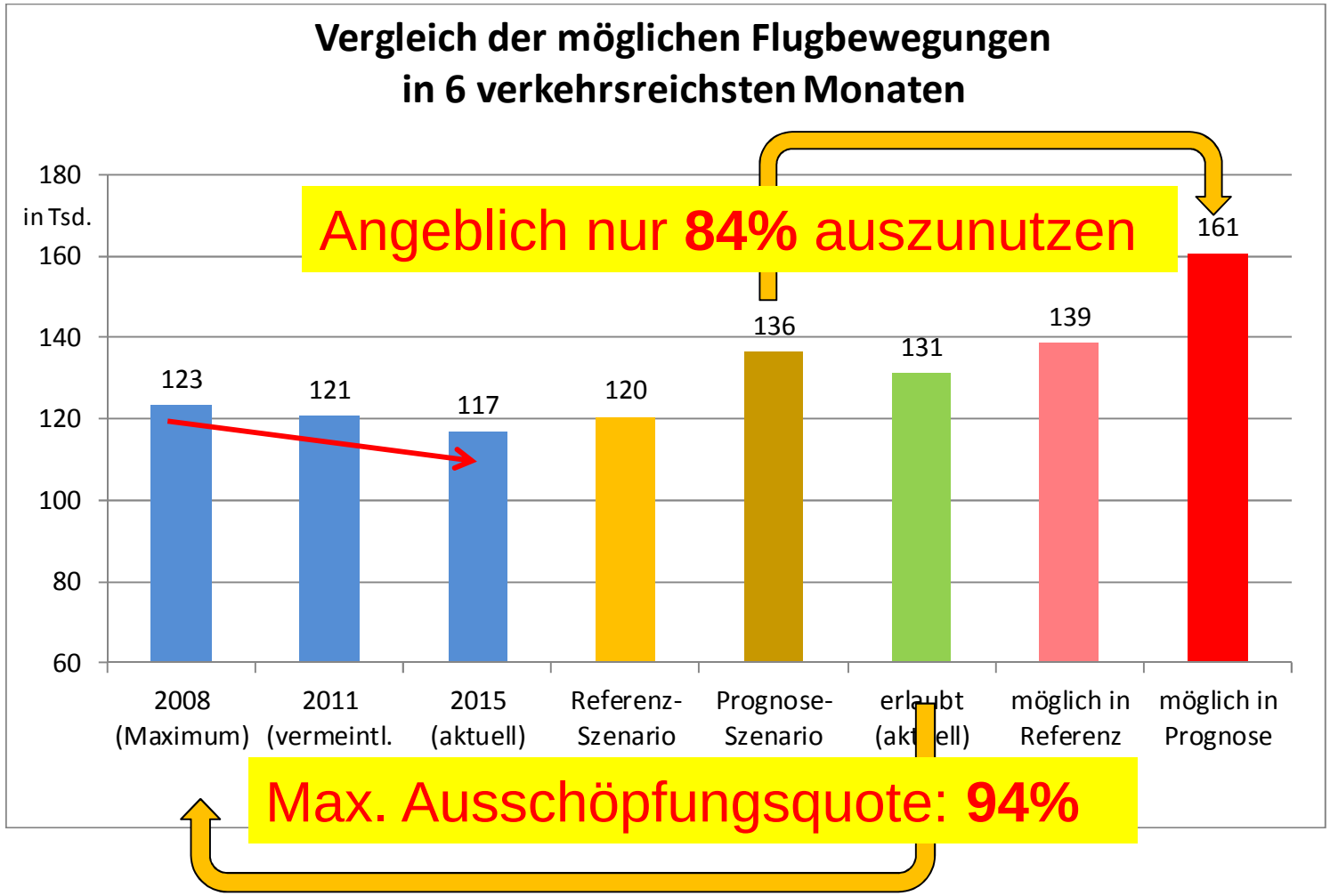
Was bedeutet der Antrag:



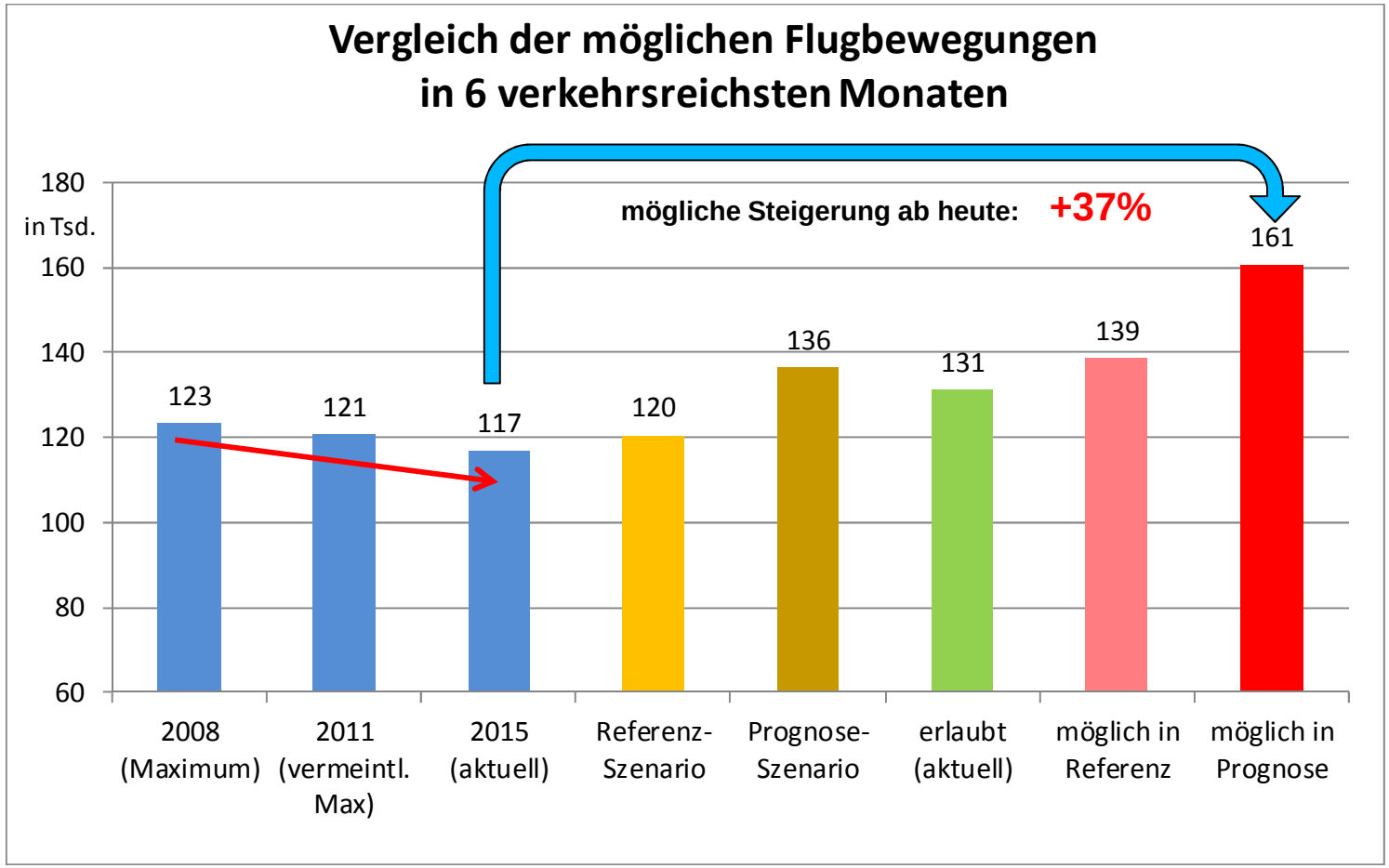
Was bedeutet der Antrag:



Was bedeutet der Antrag:



Was bedeutet der Antrag:



Wenn der Antrag Realität wird

… dann erhöht sich die **Belastung durch Überflüge im Sommer um bis zu 37%**

… dann können „Spitzenstunden“ erheblich ausgeweitet werden, d.h. mehr oder minder **durchgehend höhere Lärmbelastung**.

Gärten, Balkone und Parks sind damit kaum mehr nutzbar.

… dann **nehmen die Verspätungen zu**, insbesondere in der Nacht,

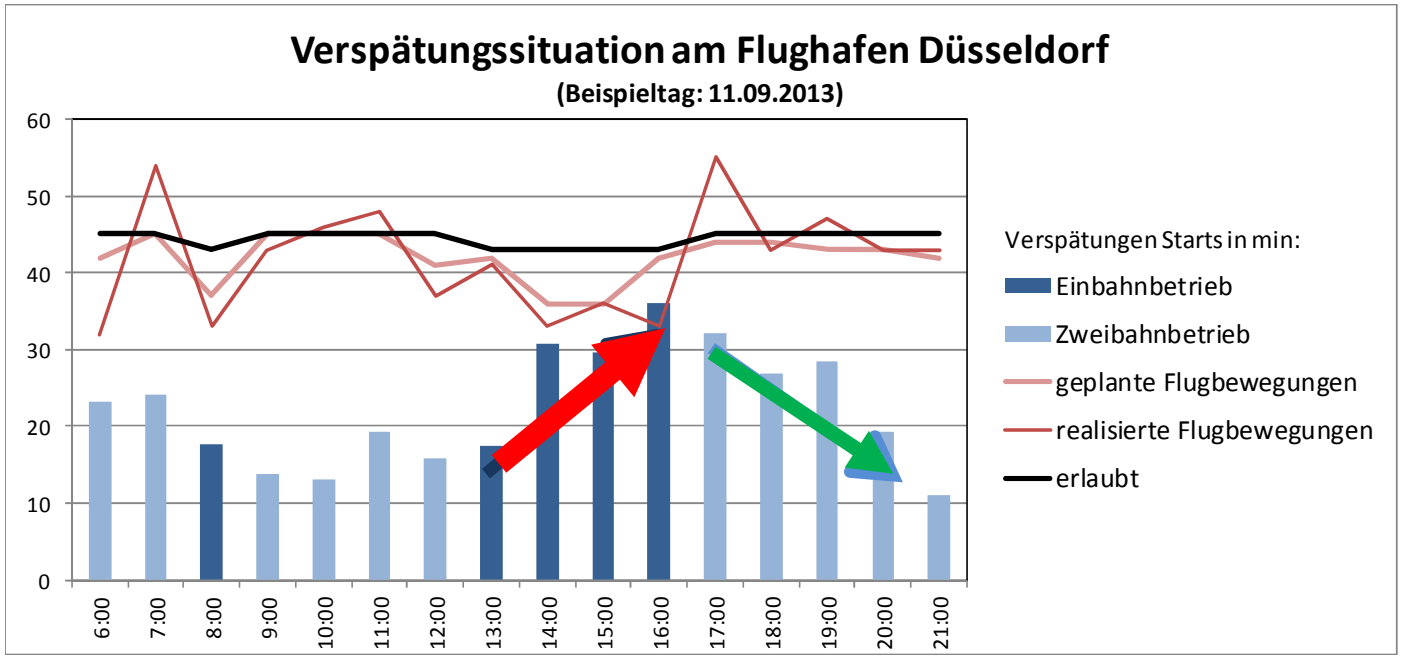
denn Engpässe können nicht mehr ausgeglichen werden,

… dann nehmen auch die **tiefen Anflüge weiter zu,**

denn der Luftraum wird noch enger, so dass die Flugzeuge „nach unten“ ausweichen müssen

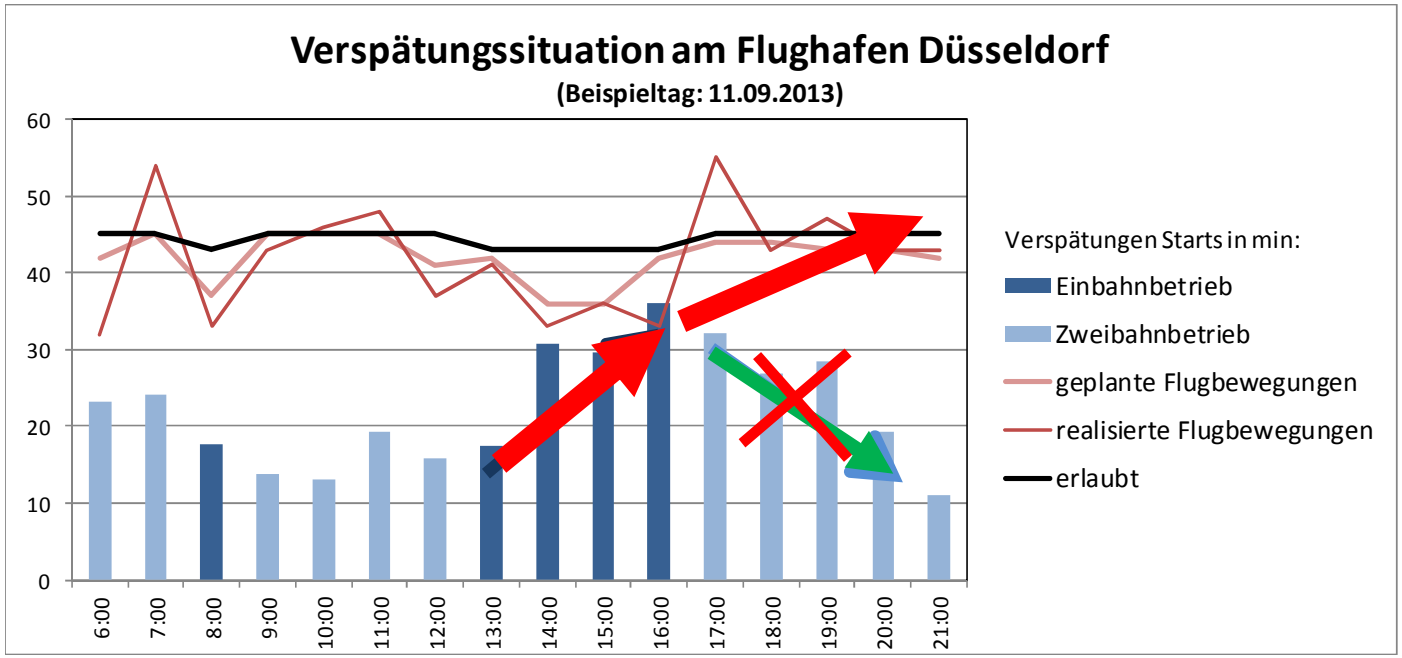
Unabhängig davon werden die Flugzeuge in Zukunft größer – und damit auch lauter..

Was passiert mit den Verspätungen?



- Verspätungen steigen im Einbahnbetrieb, obwohl Slots nicht ausgeschöpft werden (43 erlaubte Slots übersteigen weit die Kapazität)
- Diese Verspätungen können im Zweibahnbetrieb abgebaut werden, weil die Kapazität hier noch nicht erreicht ist
- **Bei 60 Flugbewegungen pro Stunde funktioniert das nicht mehr!**

Was passiert mit den Verspätungen?



- Verspätungen steigen im Einbahnbetrieb, obwohl Slots nicht ausgeschöpft werden (43 erlaubte Slots übersteigen weit die Kapazität)
- Diese Verspätungen können im Zweibahnbetrieb abgebaut werden, weil die Kapazität hier noch nicht erreicht ist
- **Bei 60 Flugbewegungen pro Stunde funktioniert das nicht mehr!**

Die Behörde muss abwägen zwischen:

den Belangen des Flughafens **unseren Belangen**

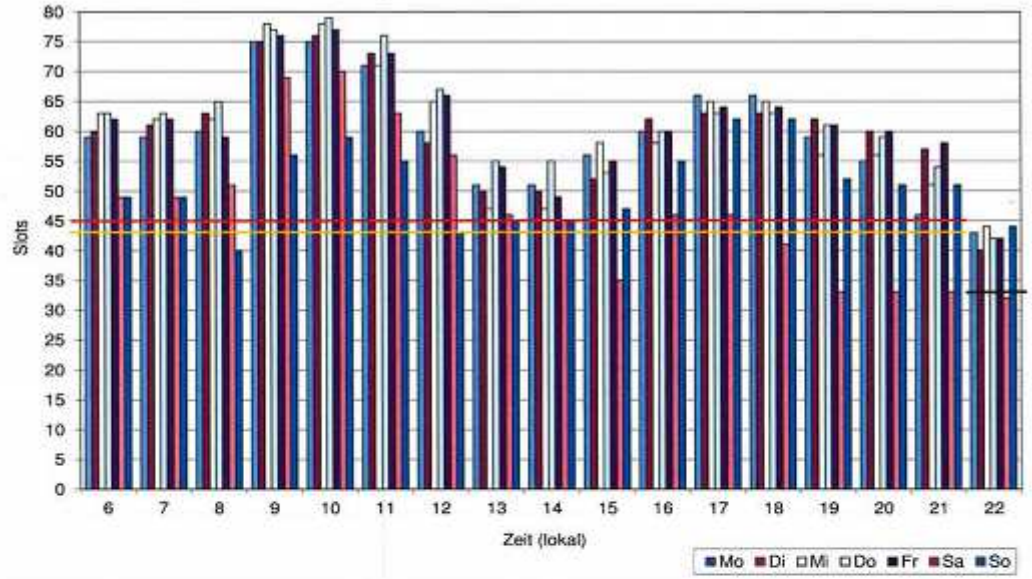
Betrachten wir zunächst die Belange des Flughafens:

Ryanair lässt Landrechte sausen

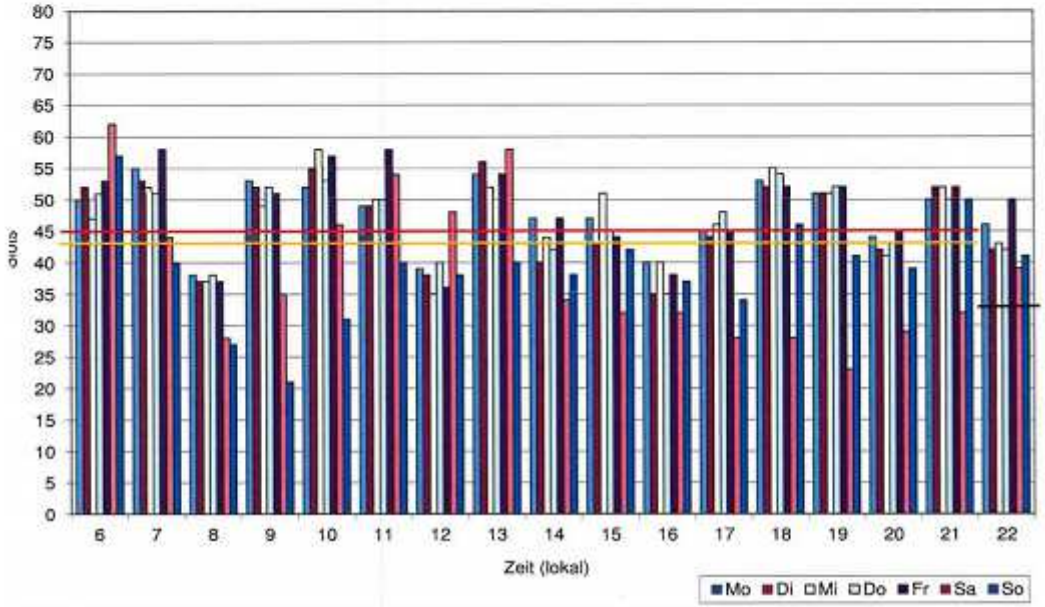
Der expandierende Billigflieger Ryanair hat neben Provinz-Flughäfen wie Weeze oder Hahn im Hunsrück auch Düsseldorf im Visier. Für den Sommer wurden Start- und Landerechte (Slots) zugeteilt. Doch abheben werden die Boeings der Iren in Düsseldorf nicht. Sie haben die reservierten Slots verfallen lassen. Wahrscheinlich, so heißt es aus Flughafen-Kreisen, weil die angebotenen, freien Startzeiten zu unattraktiv waren. Und weil Ryanair weniger Slots zugeteilt wurden als sie haben wollen. Damit hat Ryanair seine Chance für Düsseldorf wohl vertan: Die Kapazitäten sind ausgeschöpft, Slots stehen kaum noch zur Verfügung. Flughafenchef Dohm: „Wir sind von montagmorgens bis freitagabends dicht!“ *NRZ*

Netzwerk Mülheimer Bürger gegen Fluglärm

Slotbeantragung Sommer 2006 (Musterwoche 37. Kw)

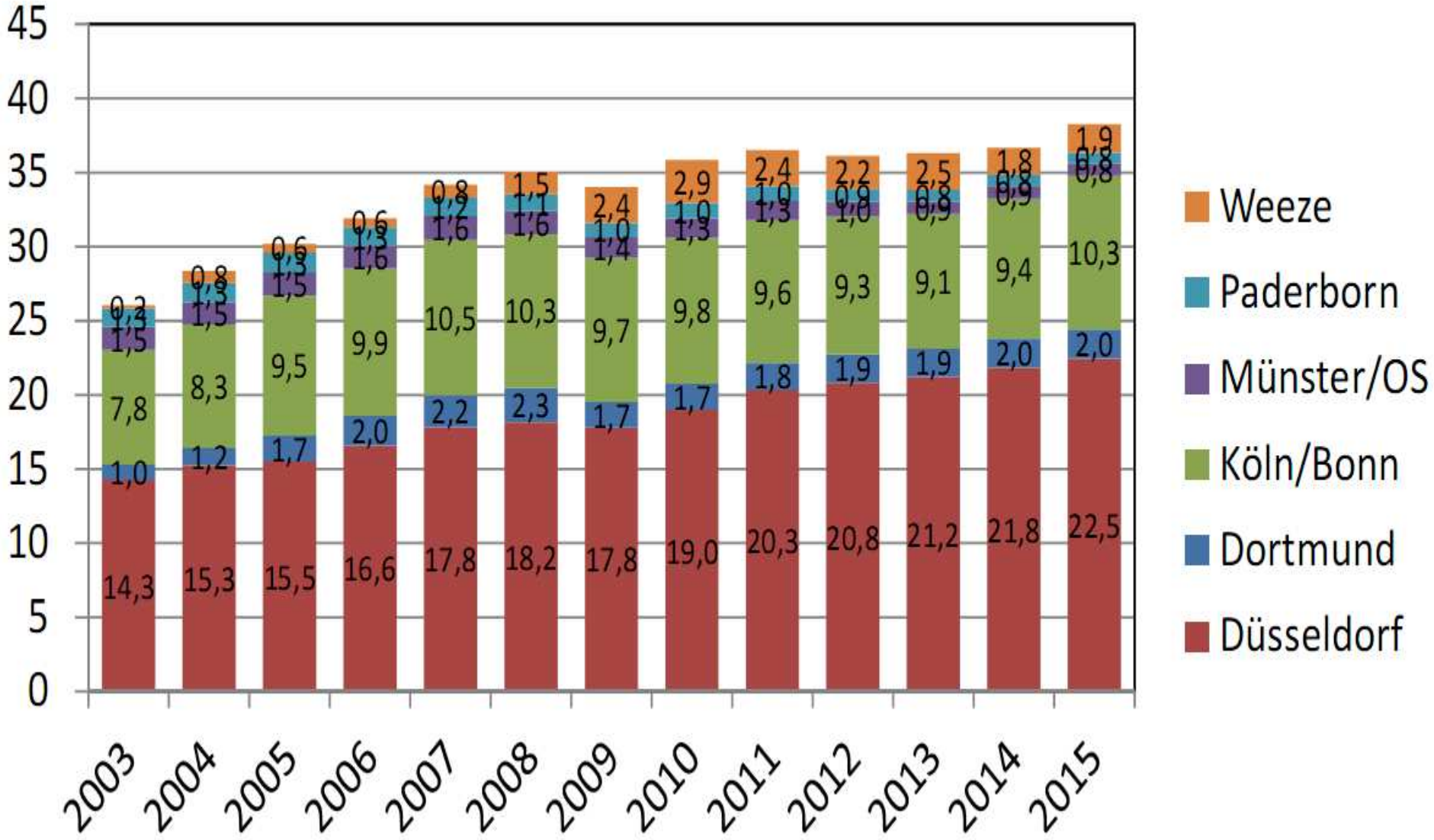


Slotbeantragung Sommer 2015 (Musterwoche 26. Kw)

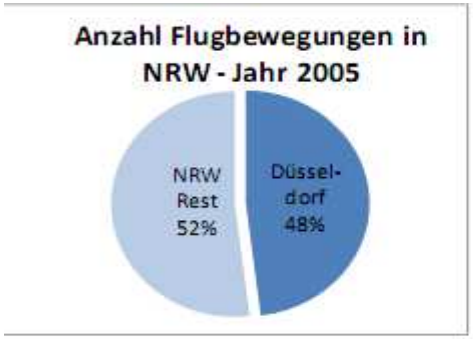


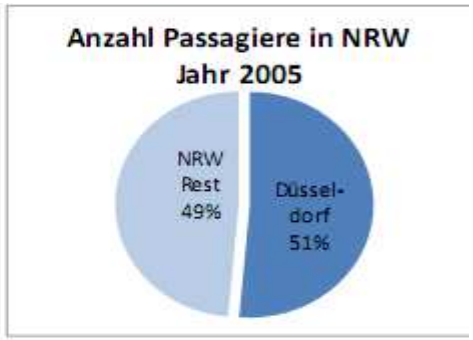
Netzwerk Mülheimer Bürger gegen Fluglärm

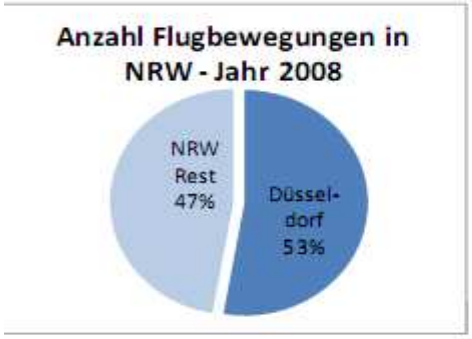
Passagiere der NRW-Flughäfen in Mio.

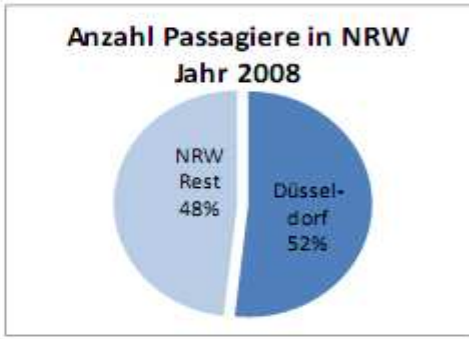


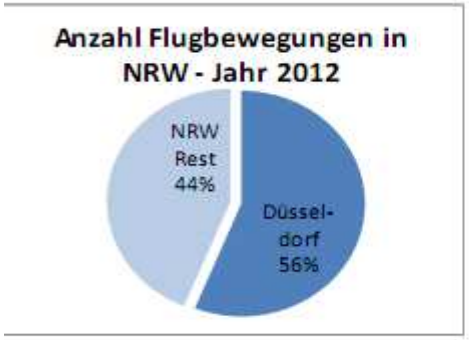
Netzwerk Mülheimer Bürger gegen Fluglärm

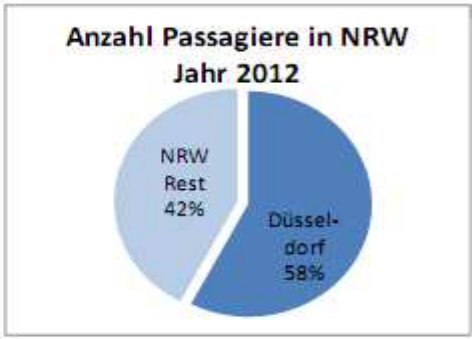


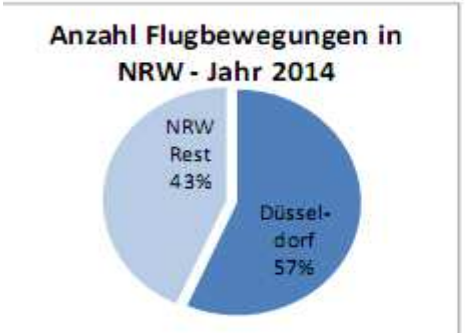


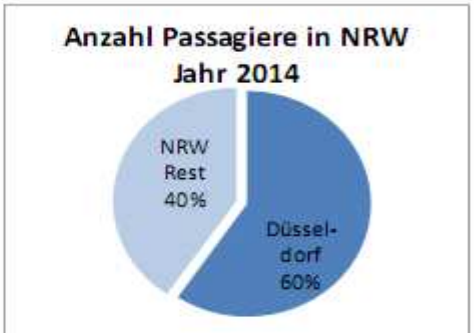












IHK NRW - Die Industrie- und Handelskammern in Nordrhein-Westfalen

NRW muss mobil bleiben

Verkehrspolitisches Positionspapier von IHK NRW

Netzwerk Mülheimer Bürger gegen Fluglärm

Flughäfen/Luftverkehr

Der Luftverkehr hat für den Wirtschafts- und Industriestandort Nordrhein-Westfalen eine große Bedeutung. Nicht nur international tätige Großkonzerne, sondern auch kleine und mittlere Unternehmen sind auf leistungsfähige Luftverkehrsverbindungen angewiesen.

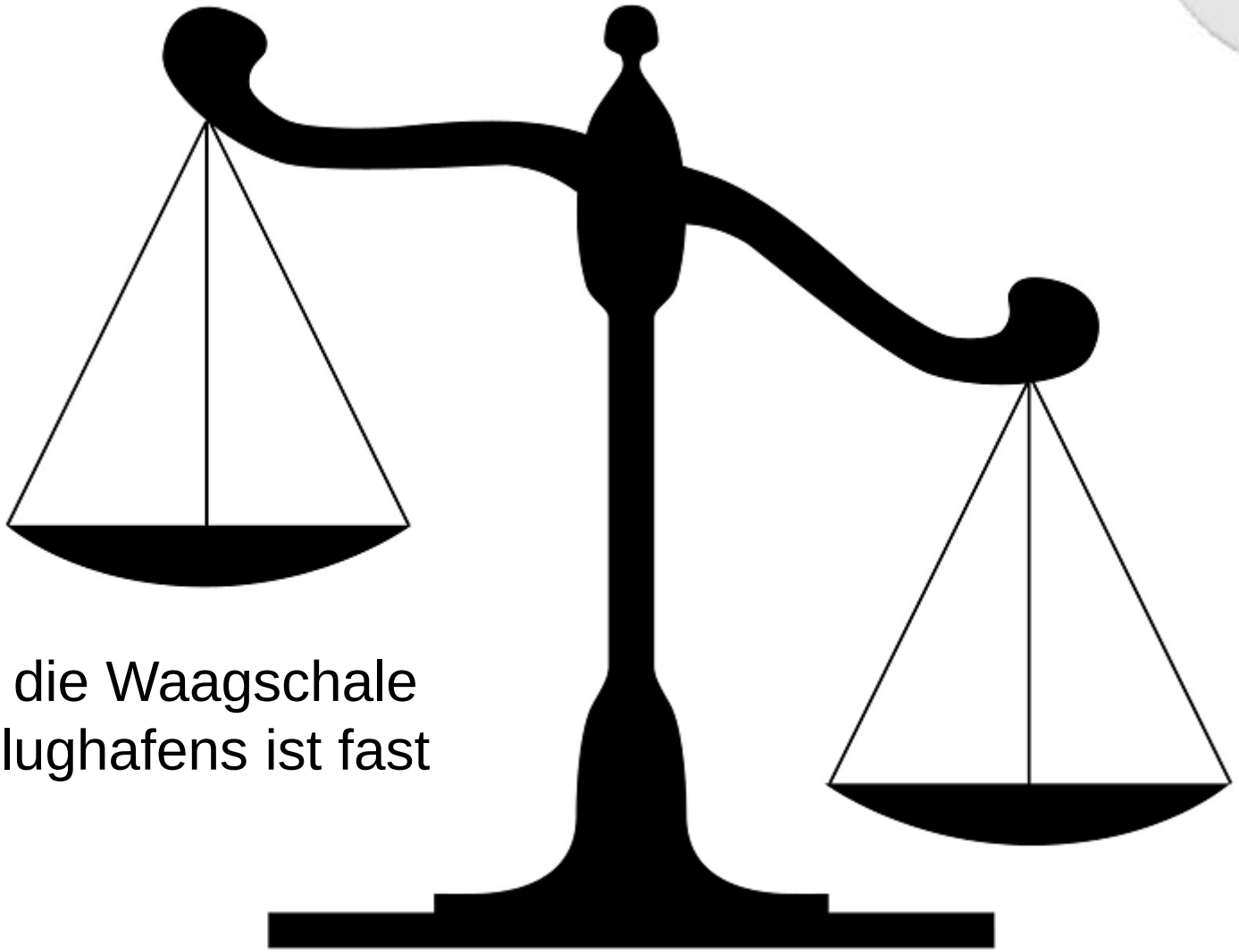
Dezentrale Flughafeninfrastruktur sichern und bedarfsorientiert weiterentwickeln

Alle Prognosen gehen davon aus, dass sich der Luftverkehrsmarkt weiter dynamisch entwickeln wird. Durch das dezentrale Flughafenkonzept in NRW erhalten alle Regionen des Landes einen ortsnahen Zugang zu Luftverkehrsangeboten. Diese NRW-spezifische Flughafenstruktur ist ein wichtiger Standortvorteil, und stärkt damit die Attraktivität des Wirtschaftsstandortes NRW insgesamt.

Im Rahmen der notwendigen Überarbeitung der NRW-Luftverkehrskonzeption sollten die Stärken der einzelnen Flughäfen berücksichtigt und eine bedarfsgerechte Weiterentwicklung ermöglicht werden.

Um die Leistungsfähigkeit der Flughäfen zu erhalten, sind Nachtflugregelungen so zu gestalten, dass neben den Schutzinteressen der Bevölkerung auch die logistischen Anforderungen von Industrie und Handel, die Anforderungen der Airlines an einen wirtschaftlichen Flugbetrieb sowie der hohe regionalwirtschaftliche Nutzen von Flughäfen angemessen berücksichtigt werden.

Netzwerk Mülheimer Bürger gegen Fluglärm



Fazit: die Waagschale des Flughafens ist fast **leer** !

Und unsere „Belange“ ?

Vergleich Fluglärmbelastung Juli 2015

jeweils **an der stärksten belastete Messstelle** des Flughafens

Fraport		***DUS Airport***
•Frankfurt-Lerchesberg : NAT 70dB = 140 x	x **2**	•Lohausen : NAT 70dB = **280,6 x**
•Forsthaus : NAT 70dB$_{night}$ = 13 x	x **2,3**	•Tiefenbroich : NAT 70dB$_{night}$ = **30,1 x**
•Raunheim: L$_{day}$ = 58 dB(A)	x **16**	•Lohausen : L$_{day}$ = **69,9** dB(A)
•Raunheim: L$_{night}$ = 53 dB(A)	x **4**	•Lohausen : L$_{night}$ = **58,9** dB(A)

Datenquelle
http://apps.fraport.de/laermschutz/public?area=messung&date=1.07.2015&date2=1.06.2015

Datenquelle
http://www.dus.com/~/media/fdg/dus_com/konzern/nachbarn/umweltauswirkungen/pdfs/messstellenstatistik_1507.pdf

Abkürzungen: NAT70dB (Anzahl Überflüge/Tag > 70dB) Lday (Mittelwert tagsüber) Lnight (Mittelwert nachts)

Auch nach NORAH gilt: Dauerlärm macht krank

Die groß angelegte Lärmstudie „NORAH" umfasst mehrere Teilstudien. Es lohnt sich, einige davon näher unter die Lupe zu nehmen.

von Gerda Noppeney

Nach einer Laufzeit von mehr als vier Jahren wurde Ende 2015 die NORAH-Studie vorgestellt. NORAH steht für „Noise-Related Annoyance, Cognition and Health". Die Studie untersuchte die Auswirkungen von Flug-, Straßen- und Schienenlärm auf Schlaf, Lebensqualität, kognitive Entwicklung von Kindern, den Blutdruck und auf Erkrankungsrisiken *(siehe Rheinisches Ärzteblatt 12/2015, S. 9)*. An der rund 2.500 Seiten umfassenden Untersuchung waren Wissenschaftler aus Medizin, Psychologie, Sozialwissenschaft, Akustik und Physik beteiligt. Die Wissenschaftler stellten ihre Untersuchungen vor allem im Rhein-Main-Gebiet um den Frankfurter Flughafen sowie in Regionen um die Flughäfen Köln/Bonn, Berlin und Stuttgart an. Auftraggeber der NORAH-Studie war eine Tochtergesellschaft des Landes Hessen. Die Finanzierung übernahmen das Land, die Kommunen, der Flughafenbetreiber Fraport und Luftverkehrsgesellschaften.

Kritik an Teilstudien

Bereits kurz nach Veröffentlichung der Studie gab es Kritik am Design einiger Teilstudien. Dem Arbeitskreis „Ärzte gegen Fluglärm" fielen handwerkliche Mängel auf, wie etwa zur Frage erhöhten Blutdrucks infolge von Lärm respektive nächtlicher Lärmbelastung. Die Ärzte kritisierten ein lückenhaftes Blutdruck-Monitoring, fehlerhafte Blutdruckmessungen über dem Ellenbogen mit Bekleidung und die niedrige Responseraten von lediglich 0,5 bis 6,5 Prozent.

Zwei der Teilstudien finden von Seiten nicht beteiligter Wissenschaftler uneingeschränkte Akzeptanz: Dies ist zum einen die Studie zu Erkrankungsrisiken („Gesundheitsstudie") von Professor Dr. Andreas Seidler, Direktor des Instituts und Poliklinik für Arbeits- und Sozialmedizin an der Technischen Universität Dresden. Er wertete Krankenkassendaten aus. Zusammenfassend stellte Seidler fest: „Lärm kann nicht nur die Entstehung, sondern auch den Verlauf besonders von Herzkreislauferkrankungen negativ beeinflussen." Die Gesundheitsstudie ist eng an die sogenannte Krankenkassenstudie von Professor Dr. Eberhard Greiser angelehnt, die dieser im Umfeld des Flughafens Köln/Bonn 2009 durchgeführt hatte *(siehe Rheinisches Ärzteblatt 5/2009, S. 9 und 8/2015, S. 12ff, www.aekno.de/RhAe-Archiv)*.

Die Seidler-Studie umfasst etwa 23 Prozent der Bevölkerung der Studienregion im Rhein-Main-Gebiet. Ausgewertet wurden primär Belastungspegel über 40 dB(A) in fünf dB(A)-Klassen aus 2005 und gesondert nächtliche Maximalpegel hinsichtlich ambulanter und stationärer Diagnosen. Das Ergebnis der Auswertung der Diagnosen unter kontinuierlichen Pegeln ergab einen signifikanten Risikoanstieg von 1,6 Prozent pro 10 dB ab 40 dB(A) der Lärmbelastung. Zusätzlich erhöht sich das Risiko für eine Herzkreislauferkrankung bei hohen nächtlichen Maximalpegeln statistisch signifikant um sechs Prozent für Herzschwäche und um sieben Prozent für Schlaganfall.

NORAH-Studie bestätigt: Lärm macht krank.
Foto: Köln Bonn Airport

Das Risiko für einen Herzinfarkt bei einem Dauerschallpegel von 55 bis 60 dB(A) in der Zeit zwischen fünf und sechs Uhr morgens war mit 25 Prozent ebenfalls statistisch signifikant. Auch die Zunahme von Depressionen konnte Seidler bestätigen. Das Risiko steigt bei Fluglärm um 8,9 Prozent je 10 dB.

Die Gesundheitsstudie hat darüber hinaus gezeigt, dass bei Fluglärm-Maximalpegeln über 50 dB(A) auch dann bereits fluglärmbezogene Krankheitsrisiken bestehen können, wenn der Dauerschallpegel unter 40 dB(A) liegt. Weiterhin wird die Feststellung einer Schweizer Studie aus dem Jahr 2010 bestätigt, dass bei langjährig konstanter Wohnadresse tendenziell ein höheres Risiko für Herzinfarkt und Mortalität besteht.

Lärm bremst Kinder in ihrer Entwicklung

Neben der Gesundheitsstudie ist auch die „Kinderstudie", die Professor Dr. habil. Maria Klatte von der Technischen Universität Kaiserslautern leitete, methodisch nicht zu beanstanden. Sie zeigt deutliche Auswirkungen des Lärmpegels auf die kognitiven Fähigkeiten von Kindern: Liegt der Dauerschallpegel statt bei 40 dB(A) bei 50 dB, so führt das zu einer Verzögerung des Lesenlernens um einen Monat. Je höher die Lärmbelastung, umso mehr verzögert sich die Lesekompetenz im Vergleich zu von Lärm unbelasteten Kindern. Auch weisen lärmgeplagte Kinder häufiger Störungen der Aufmerksamkeit sowie des Erinnerungsvermögens auf und haben vermehrt Sprech- und Sprachstörungen. Sie erhalten darüber hinaus häufiger ärztlich verordnete Medikamente als unbelastete Kinder. Diese Ergebnisse bestätigen die „Ranch-Studie" aus dem Jahr 2005.

Welche Konsequenzen sind aus ärztlicher Sicht aus den Ergebnissen zu ziehen? NORAH bestätigt die seit Langem von der „Ärzteinitiative für ungestörten Schlaf" postulierten Forderungen nach einem mindestens achtstündigen Nachtflugverbot, der Einführung von Lärmobergrenzen sowie der Übernahme von fluglärmbezogenen Krankheitskosten durch Airlines und Flughafenbetreiber.

Dr. Gerda Noppeney ist Internistin und engagiert sich seit vielen Jahren in der Ärzteinitiative für ungestörten Schlaf *(www.aefusch.de)* sowie im Arbeitskreis „Ärzte gegen Fluglärm" *(www.fluglaerm-fakten.de)*.

Netzwerk Mülheimer Bürger gegen Fluglärm

Netzwerk Mülheimer Bürger gegen Fluglärm

Fluglärm

macht Kinder krank!

Die Zunahme der Flugbewegungen am Flughafen Düsseldorf belastet nicht nur die Gesundheit der Erwachsenen. Besonders Kinder sind im hohen Maße Leidtragende des wachsenden Flugbetriebes.

Kognitive Leistungen von Grundschulkindern

Von der Frage einer Gesundheitsgefährdung zu unterscheiden ist diejenige nach den Auswirkungen einer chronischen Fluglärmbelastung auf die kognitiven Leistungen von Grundschulkindern. Lernverzögerungen stellen keine Gefahr für die Gesundheit dar.

In Bezug auf die Tatsache, dass die Flughafen Düsseldorf GmbH einzelne bauliche Vorhaben sukzessive realisiert hat, ist ergänzend anzumerken, dass es für Flughäfen, im Unterschied etwa zu Bundesfern- und Landstraßen keine mittel- und langfristigen Bedarfspläne gibt. Planungsträger sind ausschließlich die Flughafenbetreiber, die mit ihren Projekten i.d.R. nur auf einen konkreten Bedarf reagieren. Die Luftfahrtbehörde hat keinerlei Planungsbefugnisse und ist darauf beschränkt, die bei ihr eingehenden Bauanzeigen zu bearbeiten. Ein etwaiger Vorwurf der „Salamitaktik“ ist daher unbegründet.

Düsseldorf

Fluglärmgegner fordern neues Lärmgutachten

Leser-Kommentare: 2

Von René Schleucher

Der Verein „Bürger gegen Fluglärm" setzt sich dafür ein, die Zahl der erlaubten planbaren Nachtlandungen zu reduzieren.

Archiv

Der Verein „Bürger gegen Fluglärm" setzt sich dafür ein, die Zahl der erlaubten planbaren Nachtlandungen zu reduzieren.

Düsseldorf-Lohausen. Der Verein „Bürger gegen Fluglärm" fordert ein neues Lärmgutachten zur geplanten Kapazitätserweiterung des Düsseldorfer Flughafens. Das vorliegende, das Teil des Genehmigungsverfahren ist, sei untauglich. Das sagte der Vorsitzende Christoph Lange gegenüber der WZ. Er hat die entsprechenden Unterlagen seit Montag vorliegen – und moniert nun, dass darin von 138 000 Flugbewegungen in den verkehrsreichsten sechs Monaten ausgegangen wird. Tatsächlich beantragt der Airport die Genehmigung für 170 000 Starts und Landungen. Diese Zahl ist zwar theoretisch, weil in der Praxis werden immer weniger Flüge durchgeführt werden. Christoph Lange meint aber, dass nur die beantragte Zahl Grundlage für das Lärmgutachten sein könne: „Es ist nicht maßgeblich, was der Flughafen glaubt, an Flugbewegungen abzuwickeln. Was ihm erlaubt werden soll, muss Grundlage der Berechnung sein – alles andere ist irrelevant."

Lange kündigte an, man werde das Thema auf die Tagesordnung der Sondersitzung der Lärmschutzkommission am 6. Juni setzen – und dort ein neues Gutachten einfordern. In diesem Gremium sind die Bürgermeister der Umlandgemeinden vertreten, aber auch der Flughafen und einige Fluggesellschaften. Er meint: „Wenn es in der Spitze bis zu 30 Prozent mehr Flüge geben soll, kann das Ergebnis eines Lärmgutachtens nicht sein, dass der Lärm kaum größer wird."

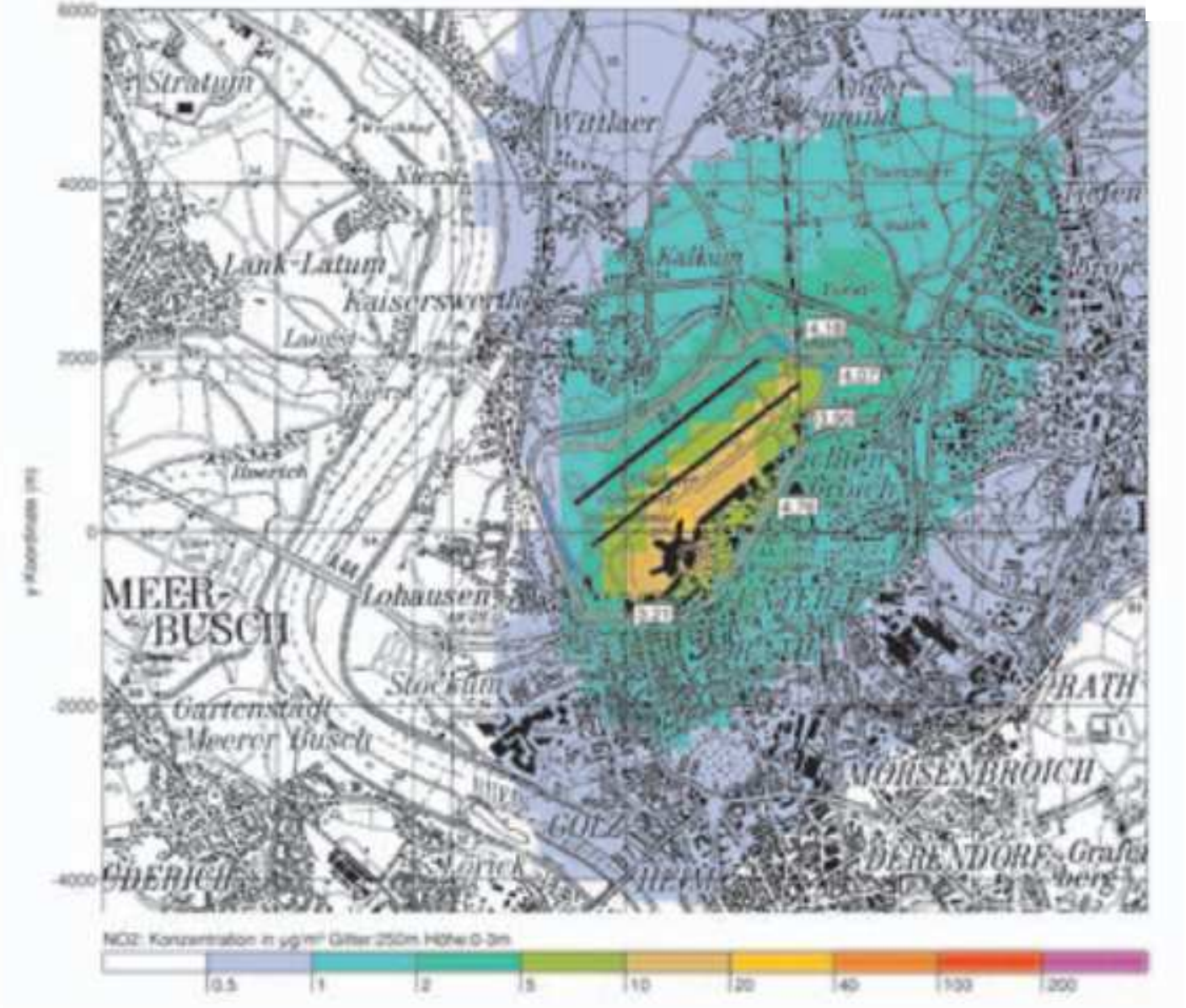
Dass der Flughafen einen Anwohner-Fonds über 100 000 Euro auflegen will, damit Anwohner eigene Gutachten in Auftrag geben können, begrüßt Christoph Lange, aber: „Das ist kein freundliches Entgegenkommen des Flughafens. Das haben wir in Gesprächen mit dem Verkehrsminister so vereinbart. Der Flughafen wird hier nicht initiativ tätig, sondern er folgt dem Wunsch des Ministers." Lange stellt auch klar, dass das neue Lärmgutachten keinesfalls aus diesem Topf bezahlt werden solle: „Es handelt sich um einen methodischen Fehler, dafür ist die Aufsichtsbehörde zuständig."

Dem Autor bei Google+ folgen

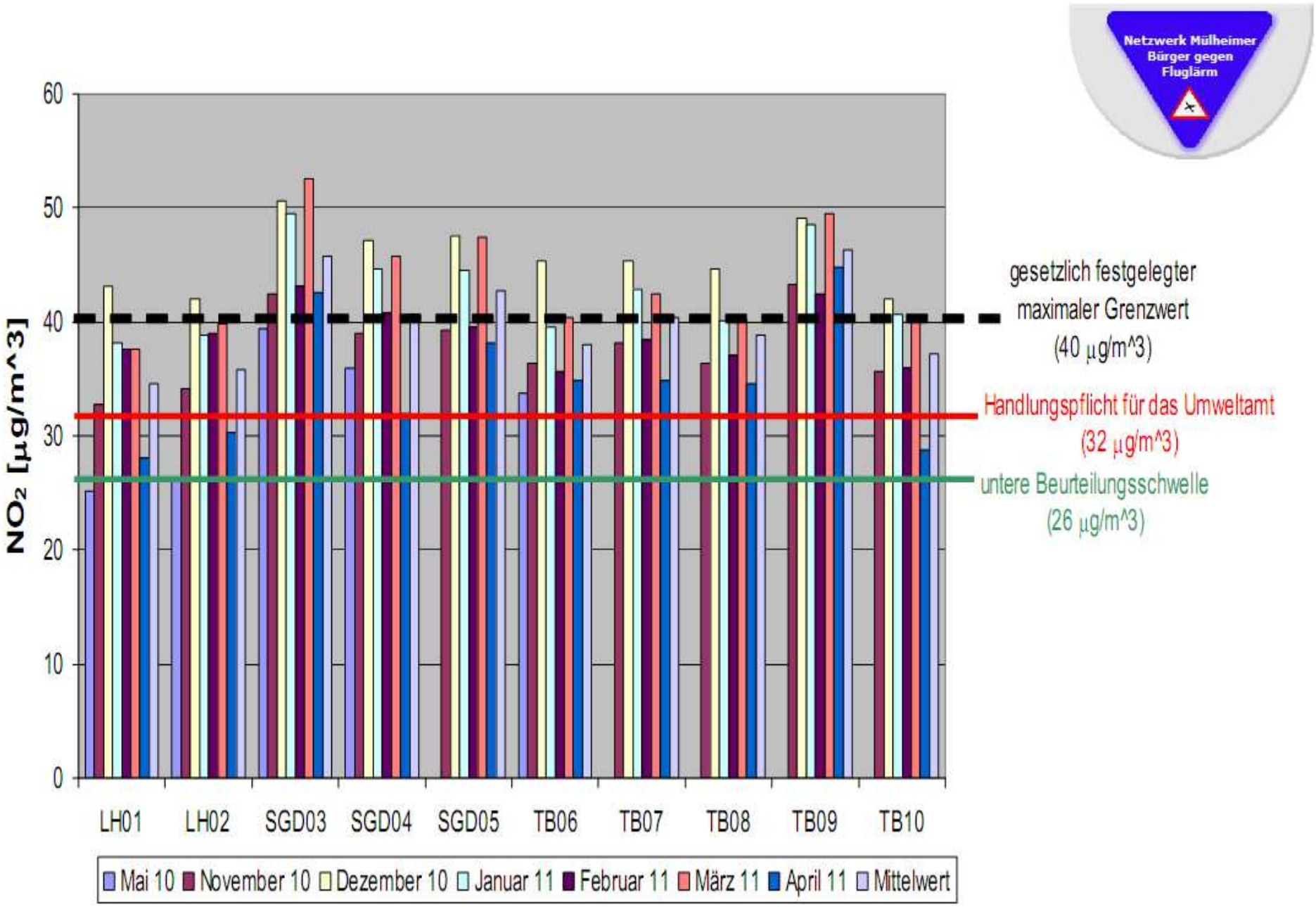
Netzwerk Mülheimer Bürger gegen Fluglärm

Netzwerk Mülheimer Bürger gegen Fluglärm

Jahresmittelwert 2012 Stickstoffdioxid NO_2



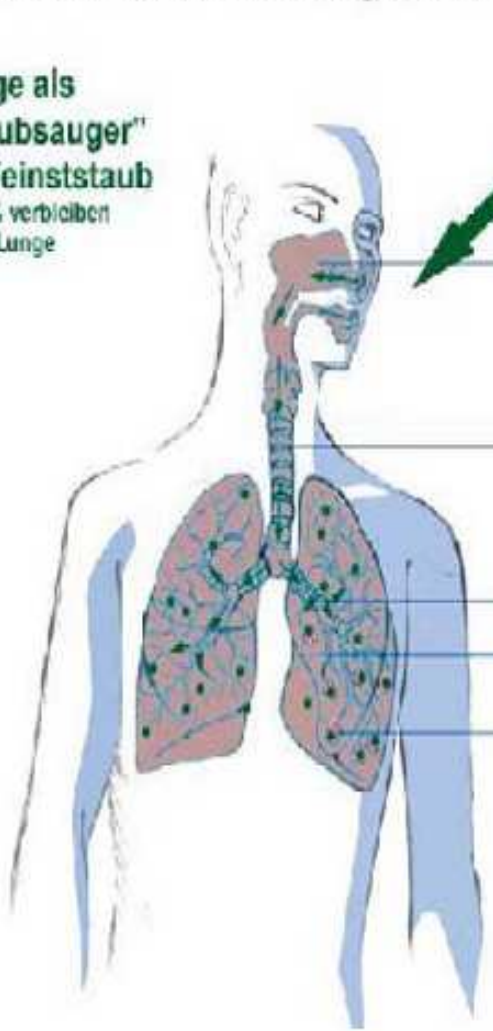
BEI RD. 130.000 STARTS UND 3000 KG KEROSIN PRO
DURCHSCHNITTSSTART ERGEBEN SICH JÄHRLICH IN DUS:
1.228.500.000 kg Kohlendioxid
487.500.000 kg Wasserdampf
5.070.000 g Stickoxide
1.170.000 g Kohlenmonoxid
312.000 g Schwefeldioxid
156.000 g Kohlenwasserstoffe
9.750 g Ruß


Netzwerk Mülheimer Bürger gegen Fluglärm
NO2 [µg/m^3]
60
50
40
30
20
10
0
LH01
LH02
SGD03
SGD04
SGD05
TB06
TB07
TB08
TB09
TB10
gesetzlich festgelegter maximaler Grenzwert (40 µg/m^3)
Handlungspflicht für das Umweltamt (32 µg/m^3)
untere Beurteilungsschwelle (26 µg/m^3)
Mai 10
November 10
Dezember 10
Januar 11
Februar 11
März 11
April 11
Mittelwert

Flugverkehr ist einer der größten Produzenten für lungengängigen Feinstaub.
Feinstaub aus dem Flugverkehr ist nicht nur auf Grund seiner sehr geringen Größe gefährlich, sondern enthält auch eine Reihe von krebserregenden Substanzen.

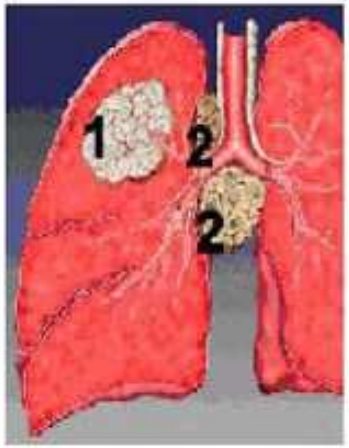
Lunge als "Staubsauger" für Feinstaub

70-80% verbleiben in der Lunge

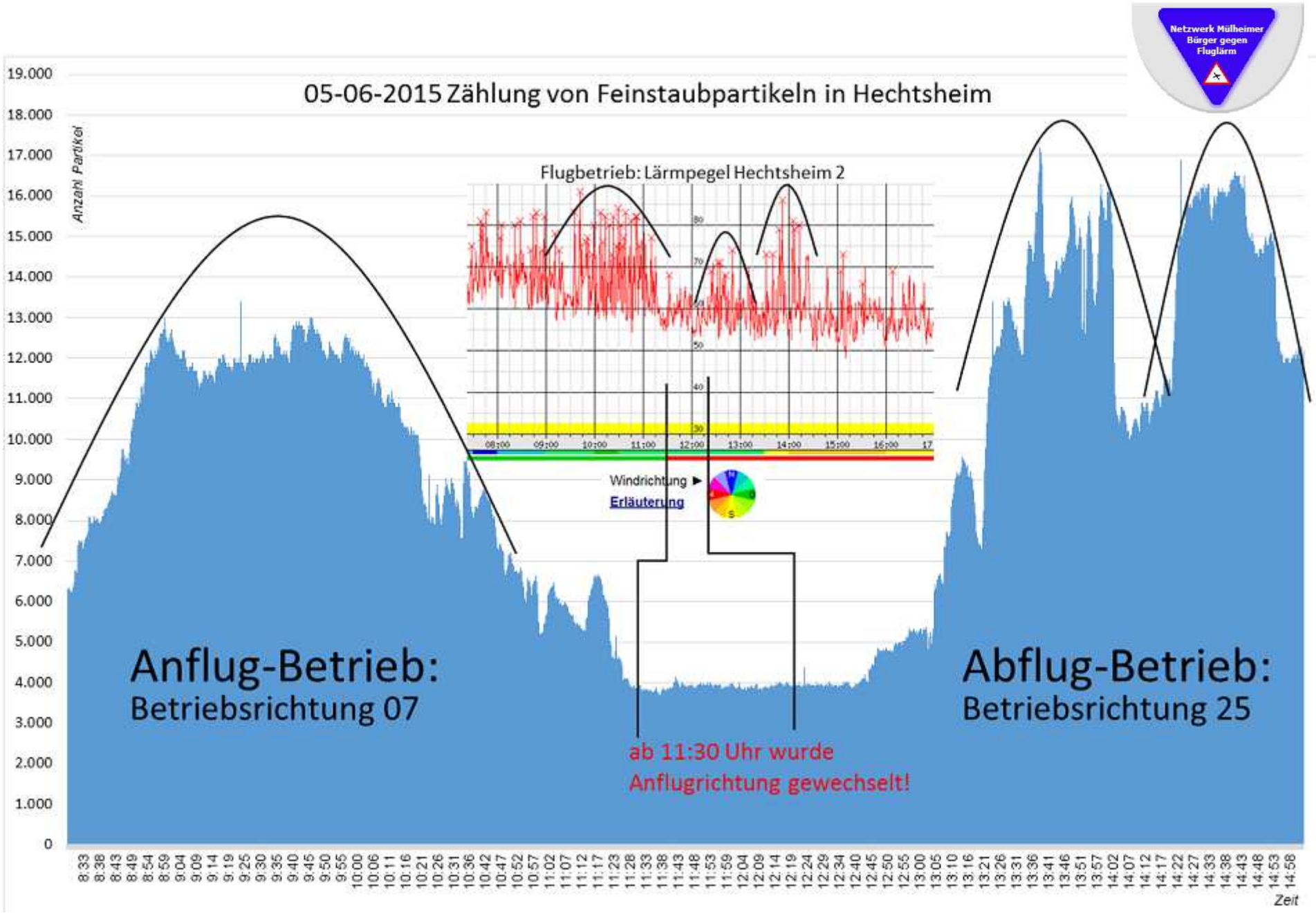


Medizinische Folgen:

- chronischer Husten
- **Bronchienentzündungen**
- kardiovaskuläre Effekte - Herz/Kreislaufprobleme
- eine **Verschlechterung der Lungenfunktionswerte** (vor allem bei Kindern)
- **Lungenkrebs und Leukämie**
- **Verkürzung der Lebenserwartung**



Lungenkrebs 1= Tumor, 2 = Metastasen


Netzwerk Mülheimer Bürger gegen Fluglärm
05-06-2015 Zählung von Feinstaubpartikeln in Hechtsheim
Anzahl Partikel
Flugbetrieb: Lärmpegel Hechtsheim 2
Windrichtung
Erläuterung
Anflug-Betrieb:
Betriebsrichtung 07
Abflug-Betrieb:
Betriebsrichtung 25
ab 11:30 Uhr wurde
Anflugrichtung gewechselt!
Zeit

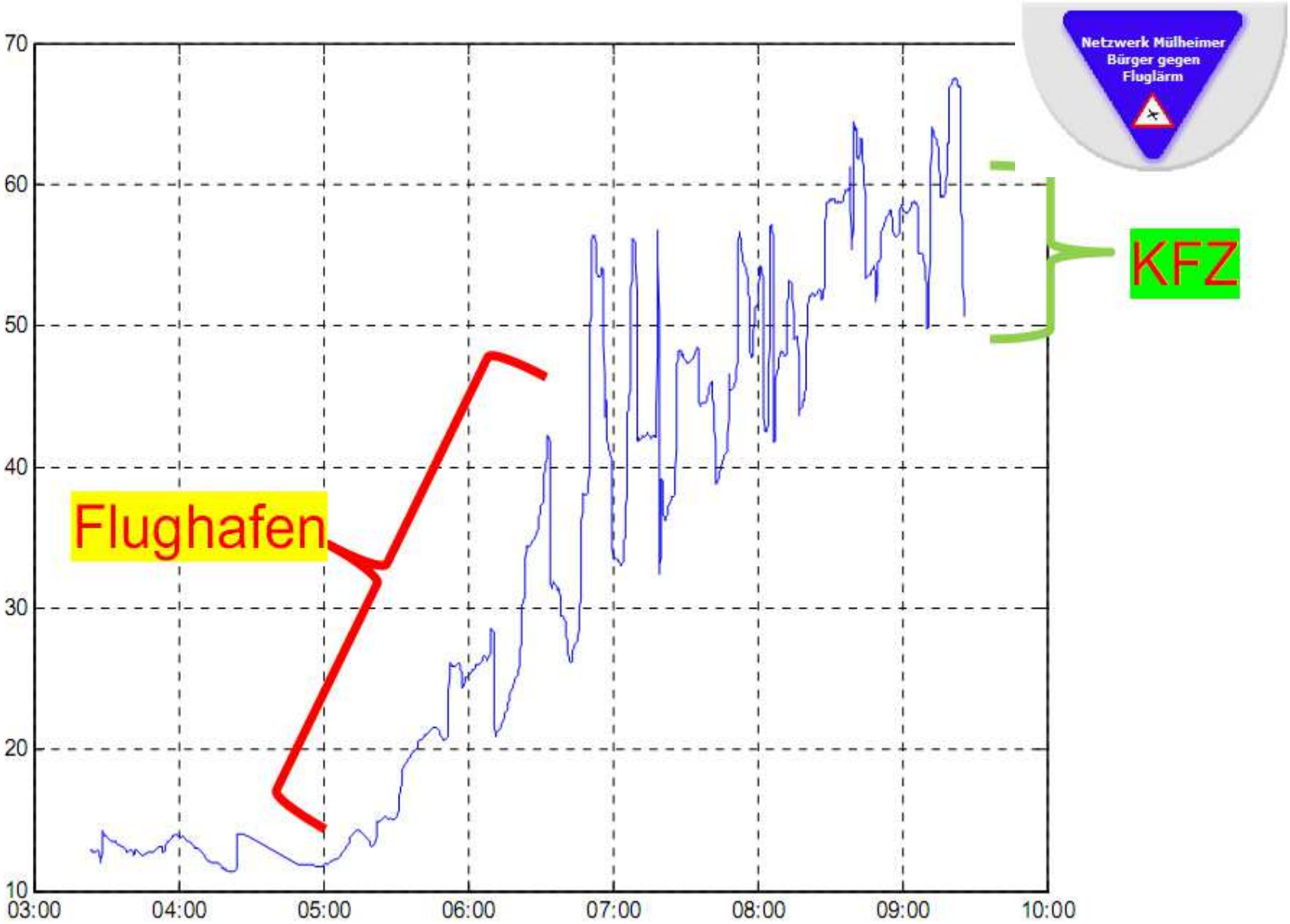
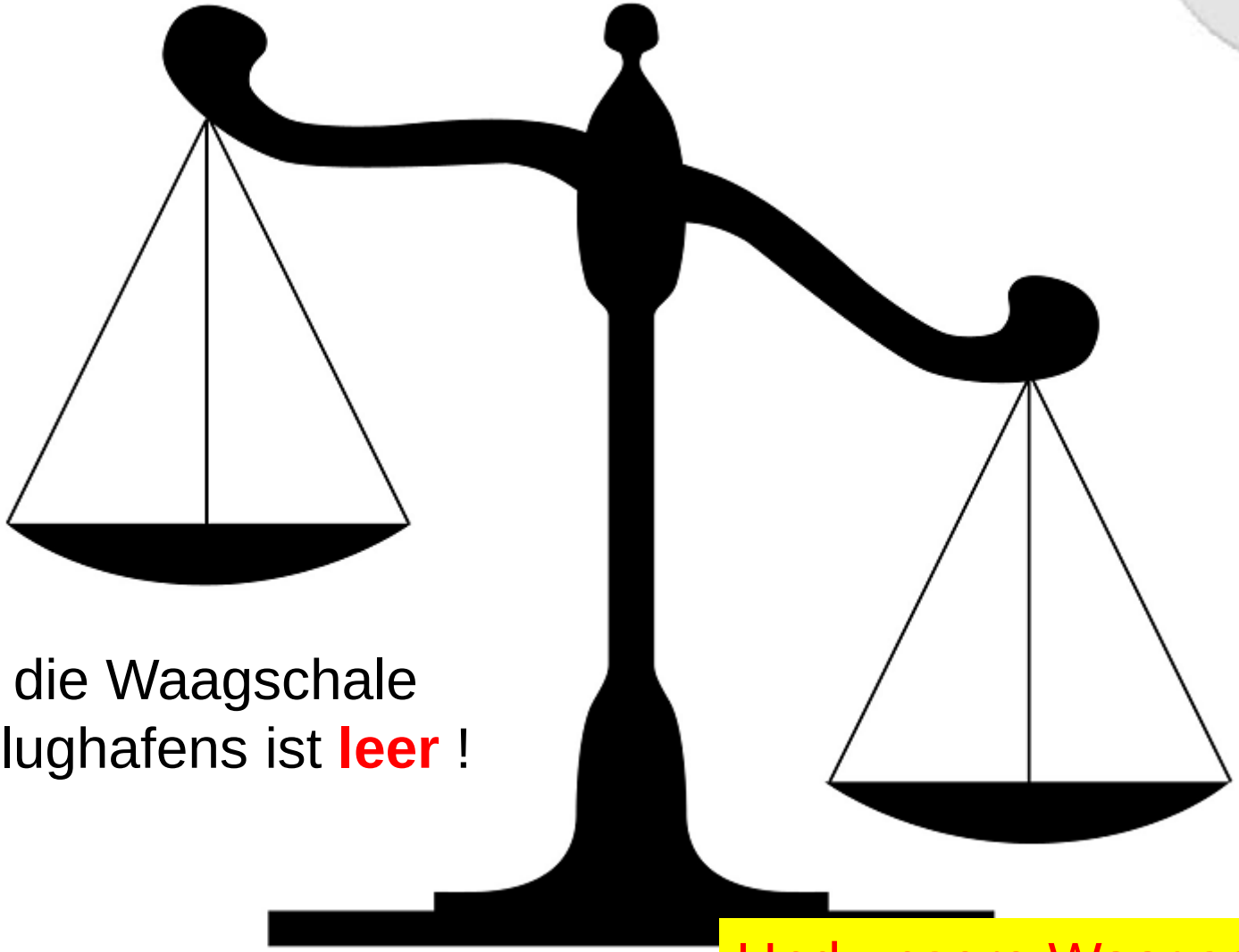


Bild 24: Messwerte DLOH zur Stickstoffbelastung durch Vorfeld-West-Betrieb, Freitag - DLOH_NOX-MOM5SEC-WERT_240114.cbf.txt LANUVNRW

Und was sagt das „Luftqualitäts“-Gutachten?

Die höchste NO_2-Immissions-Jahres-Zusatzbelastung (IJZ) durch den Flughafen Düsseldorf wurde am BUP 4 mit 3,2 µg/m³ (Referenzszenario 2030) bzw. 3,5 µg/m³ (Prognoseszenario 2030) ermittelt und liegt bei 8,1 % (Referenzszenario 2030) bzw. 8,8 % (Prognoseszenario 2030) des NO_2-Immissionswertes von 40 µg/m³.

Netzwerk Mülheimer Bürger gegen Fluglärm



Fazit: die Waagschale des Flughafens ist **leer** !

Und unsere Waagschale ist übervoll und schwer !

Was wollen wir erreichen?

➔ **Die vollständige ABLEHNUNG des Antrags**

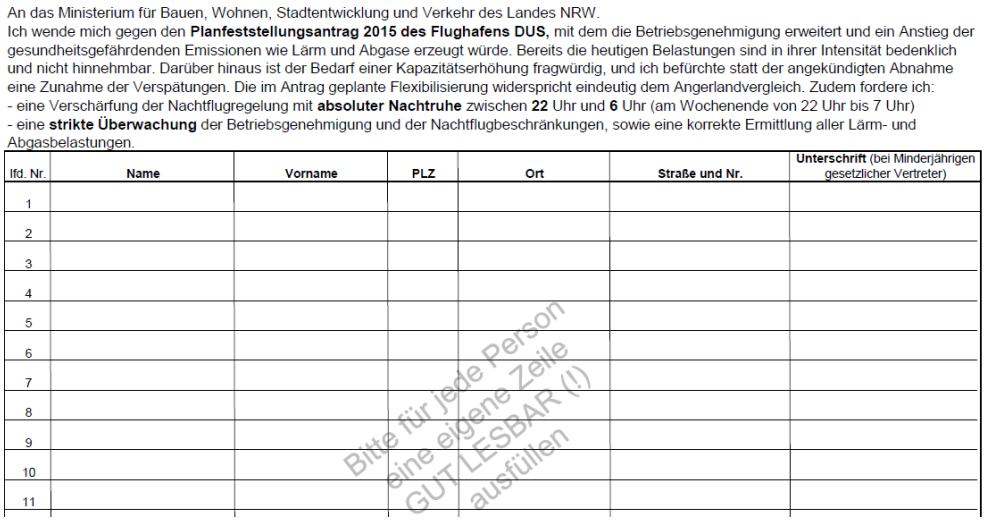
Was wollen wir erreichen?

➔Die vollständige ABLEHNUNG des Antrags **und**

➔**Eine ungestörte Nachtruhe von 22 bis 6 Uhr (am WE 7 Uhr)**

Was können wir tun?

- Jeder Bürger, der sich betroffen fühlt, kann eine **Einwendung** gegen den Antrag des Flughafens erheben
  - Durch **Unterschrift** auf einer Unterschriftenliste
  - Durch selbst formulierte ausführlichere Einwendungen, die die **persönliche Betroffenheit** schildern und/oder **objektive Gründe** angeben, warum der Antrag nicht genehmigt werden kann



An das Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes NRW.
Ich wende mich gegen den **Planfeststellungsantrag 2015 des Flughafens DUS,** mit dem die Betriebsgenehmigung erweitert und ein Anstieg der gesundheitsgefährdenden Emissionen wie Lärm und Abgase erzeugt würde. Bereits die heutigen Belastungen sind in ihrer Intensität bedenklich und nicht hinnehmbar. Darüber hinaus ist der Bedarf einer Kapazitätserhöhung fragwürdig, und ich befürchte statt der angekündigten Abnahme eine Zunahme der Verspätungen. Die im Antrag geplante Flexibilisierung widerspricht eindeutig dem Angerlandvergleich. Zudem fordere ich:
- eine Verschärfung der Nachtflugregelung mit **absoluter Nachtruhe** zwischen **22** Uhr und **6** Uhr (am Wochenende von 22 Uhr bis 7 Uhr)
- eine **strikte Überwachung** der Betriebsgenehmigung und der Nachtflugbeschränkungen, sowie eine korrekte Ermittlung aller Lärm- und Abgasbelastungen.

lfd. Nr.	Name	Vorname	PLZ	Ort	Straße und Nr.	**Unterschrift** (bei Minderjährigen gesetzlicher Vertreter)
1						
2						
3						
4						
5						
6						
7						
8						
9						
10						
11						

- Nehmen Sie Unterschriftenlisten mit und legen Sie diese der gesamten Familie, Nachbarn etc. vor
- Rückgabe per Post an Wolfgang Budde, Mintarder Dorfstr. 23b, 45481 Mülheim an der Ruhr oder an einer Rückgabestelle

Wie geht es dann weiter?

- Einwendungsfrist endet am 08. Juli 2016
  Rückgabe aber möglichst bis zum **5.Juli.2016**
  (damit wir noch Gelegenheit haben, sie zu sichten)
- Jeder Einspruch muss behandelt und in der anschließenden Genehmigung „abgewogen“ werden
  Es muss für jeden Aspekt jedes Einspruchs begründet werden, warum er ggf. nicht berücksichtigt wurde.
- Von Seiten der Bürgerinitiativen wird es **Gegengutachten** zu dem im Antrag behandelten Themen geben
- Mündlicher Erörterungstermin – nicht vor Jahresende
- Mit einer Genehmigung ist nicht vor der Landtagswahl 2017 zu rechnen
- Je nach Ergebnis wird der Verein gegen die Genehmigung klagen

Was passiert, wenn wir nichts unternehmen?

Das Ziel des Flughafens ist doch sonnenklar:

Es wird lauter!!!

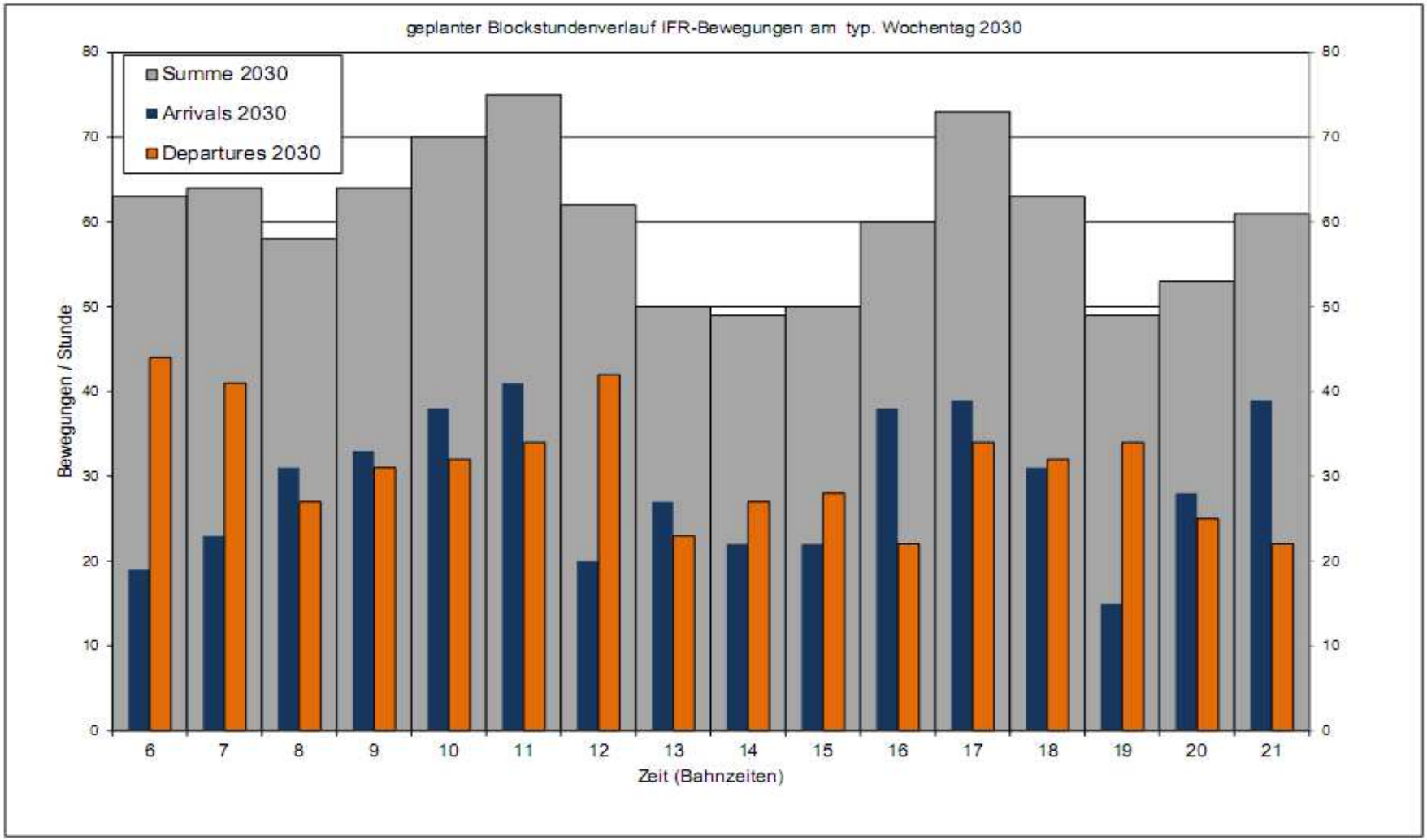


Abbildung 8-1: Nachgefragte IFR-Bewegungen typischer Spitzentag im Prognosejahr (Bahnstunden - ganze Stunden)

	2014	2030 (engpass-freies Szenario)	Differenz
Passagiere	21.828.000	39.906.700	+83 %
Linien- und Touristikverkehr	21.810.300	39.886.400	+83 %
Davon Originärverkehr	*19.523.200*	*34.162.000*	*+75 %*
Davon Umsteiger	*2.287.100*	*5.724.400*	*+150 %*
sonstiger Verkehr	17.700	20.300	+15 %
Flugbewegungen	210.700	326.500	+55 %
Linien- und Touristikverkehr	200.000	314.300	+57 %
Sonstiger Verkehr	10.700	12.200	+14 %
Ø Passagiere/Flug			
Nur Linien- und Touristikverkehr	109	127	+16 %
Gesamtverkehr	104	122	+18 %

Tabelle 7-1: Gesamtergebnis der Fluggast- und Flugbewegungsprognose für den Flughafen Düsseldorf im Jahr 2030 für ein engpassfreies Szenario. Quelle: Eigene Darstellung.

Was „soll“, besser „muss“ jede(r) SOFORT tun?

1. Mit den Listen (und unterstützend den flyern) Unterschriften sammeln
2. Andere finden, die ebenfalls „sammeln“ gehen
3. Bekannte und Kollegen aus anderen, ebenfalls betroffenen Gebieten ansprechen

Wenn wir Ihr Interesse geweckt haben:

Informationenüber unsere gemeinsame Internetplattform:

- www.BuergerGegenFluglaerm.de
- regelmäßige Informationen per eMail
  (bitte auf der Homepage den Newsletter beantragen)
- Treffen in Mülheim:
  (1.Donnerstag im Monat)
- Presse

Fragen an: Kontakte in ausliegenden Flugblättern

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit