

08.07.2016

An die
Bezirksregierung Düsseldorf
Dezernat 26
Postfach 300865
40408 Düsseldorf

Planfeststellungsverfahren zur Kapazitätserweiterung des Flughafens Düsseldorf (26.01.01.01-PFV DUS)

Einwendungen der Bundesvereinigung gegen Fluglärm (BVF) e.V.

Die Bundesvereinigung gegen Fluglärm (BVF), vertreten durch den Vorstand, dieser in Vollmacht vertreten durch Herrn Helmar Pless (Vizepräsident der BVF), erhebt

E i n w e n d u n g e n

gegen den Antrag des Flughafens Düsseldorf, die Betriebsgenehmigung auf bis zu 60 Flugbewegungen pro Stunde zu erweitern und beantragt,

den Antrag als unvollständig, hilfsweise als unbegründet zurückzuweisen.

Die vorgelegte Antragschrift und die beigelegten Unterlagen ermöglichen die Prüfung der Voraussetzungen des § 8 Luftverkehrsgesetz nicht hinreichend.

Die ausführliche Begründung dieser Einwendung unterteilt sich in folgende Kapitel:

1. Fehlerhafte Prognose des Verkehrsaufkommens
2. Fehlerhaftes Datenerfassungssystem
3. Nachteilige Auswirkungen auf die sonstigen NRW-Flughäfen
4. Fehlende Konformität mit dem Angerlandvergleich
5. Unzureichende Lärmgutachten
6. Unzureichende Umweltverträglichkeitsstudie

1. Fehlerhafte Prognose des Verkehrsaufkommens

Die Planrechtfertigung ist eine ungeschriebene Voraussetzung für jede Fachplanung und zugleich eine Ausprägung des Prinzips der Verhältnismäßigkeit staatlichen Handelns, das mit Eingriffen in private Rechte verbunden ist. Das Erfordernis ist erfüllt, wenn für das beabsichtigte Vorhaben gemessen an den Zielsetzungen des jeweiligen Fachplanungsgesetzes ein Bedarf besteht, die geplante Maßnahme unter diesem Blickwinkel also erforderlich ist. Das ist zwar nicht erst bei Unausweichlichkeit des Vorhabens der Fall, aber das Vorhaben muss zumindest vernünftigerweise geboten sein (BVerwG, Urteile vom 16. März 2006 - 4 A 1073.04 -, Rn. 182, und vom 26. April 2007 - 4 C 12.05 -, juris, Rn. 45).

Hieran gemessen fehlt es bei dem Antrag auf Planfeststellung an der Planrechtfertigung, denn die Bedarfsprognose ist schon methodisch fehlerhaft erstellt worden.

In der Rechtsprechung ist anerkannt, dass eine behördliche Prognose über einen bestimmten Verkehrsbedarf rechtlich dann zu beanstanden ist, wenn sie nicht nach einer geeigneten Methode durchgeführt wurde oder der der Prognose zu Grunde liegende Sachverhalt nicht zutreffend ermittelt worden oder auch das Ergebnis nicht einleuchtend begründet ist (BVerwG, Urteil vom 11. Juli 2001 - 11 C 14.00 -, BVerwGE 114, 364, 378; Beschluss vom 15. Januar 2008 - 9 B 7.07 -, juris, Rn. 4; Hessischer Verwaltungsgerichtshof, Urteil vom 21. August 2009 – 11 C 227/08.T, 11 C 509/08.T, 11 C 499/08.T, 11 C 359/08.T, 11 C 336/08.T, 11 C 329/08.T, 11 C 321/08.T, 11 C 312/08.T –, Rn. 332, juris).

Dem Antrag des Flughafens auf Kapazitätserweiterung liegt das Gutachten „*Prognose des Verkehrsaufkommens für das Jahr 2030 für ein engpassfreies Szenario (Potentialanalyse)*“ der Firma Airport Research Center (ARC) zu Grunde.

Folgende wesentliche Kritikpunkte gibt es an diesem Gutachten:

Der Antrag des Flughafens bezieht sich auf das Prognosejahr 2027 und nicht auf das Prognosejahr 2030, das der Luftverkehrsprognose und dem DES/Lärmtechnik zugrunde liegt.

ARC geht von einer enormen Zunahme der Passagiere von 21,8 (2014) auf 39,9 Mio. (2030) aus. Die Zunahme ergibt sich nach Angaben von ARC durch die Erhöhung der Originärpassagiere von 19,5 im Jahr 2014 auf 34,2 Mio. im Jahr 2030 (+ 75 %) und die Zunahme der Umsteiger von 2,3 auf 5,7 Mio. (+ 150 %).

Die Entwicklung der flughafenunabhängigen Nachfrage wurde von ARC für die vier Bundesländer NRW, Niedersachsen, Hessen und Rheinland-Pfalz mit 47,4 % (+29,8 Mio.) ermittelt. Das würde bedeuten, dass die Zahl der Originärpassagiere am Flughafen Düsseldorf prozentual noch wesentlich stärker zunehmen soll, als die Entwicklung der flughafenunabhängigen Nachfrage.

Die gegenüber der flughafenunabhängigen Nachfrage noch einmal wesentlich erhöhte prozentuale Zunahme der Originärpassagiere um 75 % entspricht 14,7 Mio. Das würde bedeuten, dass der Flughafen Düsseldorf 49 % der gesamten zusätzlichen flughafenunabhängigen Nachfrage der vier Bundesländer von 29,8 Mio. aufnehmen würde.

ARC hat keine Prognose durchgeführt, sondern das Wachstum lediglich abgeschätzt. Wie der Anstieg der flughafenunabhängigen Luftverkehrsnachfrage von 49 % konkret ermittelt wurde, dazu werden keinerlei Angaben gemacht.

Warum ein BIP-Wachstum von 1,1 % für den Zeitraum von 2019 bis 2030 zu einem durchschnittlichen Wachstum der flughafenunabhängigen Luftverkehrsnachfrage von 2,5% p.a. führen soll, wird nicht begründet. Der Zusammenhang zwischen BIP und Luftverkehrsnachfrage wird nicht durch eine belastbare Berechnung überprüft.

Das für das Jahr 2030 erwartete Gesamtaufkommen von 39,9 Mio. Passagieren und 326.500 Flugbewegungen am Flughafen Düsseldorf für ein engpassfreies Szenario ist völlig fiktiv, da es einen Zustand voraussetzen würde, der nicht beantragt ist.

Die prozentuale Zunahme der Zahl der Originärpassagiere von 2014 nach 2030 soll laut ARC je nach Bundesland (betrachtet wurden NRW, Hessen, Niedersachsen und Rheinland-Pfalz) zwischen 43,6 und 49,0 % betragen.

Da nach Angaben des Airport Travel Survey der ADV, die Zahl der Originäreinsteiger in Deutschland insgesamt von 2008 bis 2014 nur um 6 % zugenommen hat, sind diese prozentualen Zunahmen nicht zu erwarten. Denn dann müsste sich die Nachfrage völlig anders entwickeln als bisher und dafür liefert ARC keine Belege.

Aus der Befragung der ADV geht hervor, dass sich das Aufkommen der Originärpassagiere von 2008 bis 2014 an deutschen Flughäfen jährlich nur um etwa 1 % erhöht hat (von 73,7 auf 78,8 Mio.). Schreibt man diesen Trend für die Jahre von 2014 bis 2030 fort, so ergibt sich für die vier Bundesländer im Jahr 2030 eine originäre Luftverkehrsnachfrage von lediglich 73,8 Mio. Passagieren. Dieser Wert ist um 18,9 Mio. Passagiere geringer wie prognostiziert.

Auch wenn es sich bei dieser Trendfortschreibung nur um eine grobe Überprüfung auf Plausibilität handelt, so verdeutlicht das Ergebnis, dass die „Prognose“ von ARC zu nicht belastbaren Ergebnissen kommt. **Die Entwicklung der Zahl der Originärpassagiere wird von ARC massiv überschätzt.**

ARC weist selbst ausdrücklich darauf hin, dass es sich bei dem Gutachten „*nicht um die Prognose zum Nachweis des künftigen Verkehrsaufkommens basierend auf der zur Verfügung stehenden Infrastruktur unter Berücksichtigung der beantragten Betriebszeitenregelung für das Planfeststellungsverfahren*“ handelt (vgl. Seite 6 des ARC-Gutachtens). Dies bedeutet, dass die für den Passagierlinien- und Touristikverkehr ergebenden positiven Effekte nicht korrekt ermittelt werden können. Aufgabe einer in einem Planfeststellungsverfahren vorgelegten Prognose ist es jedoch den Zustand zu beurteilen, der sich aus geplanten betrieblichen bzw. baulichen Veränderungen ergibt.

In der Ausarbeitung von ARC **fehlen konkrete Angaben dazu, von welchen Flugzeugtypen jeweils ausgegangen wird.** Die nach Regionen differenzierten Angaben sind zu grob, um auf dieser Grundlage eine Überprüfung der Zahl der durchschnittlichen Passagiere je Flugzeug vornehmen zu können. **Ebenfalls fehlen Angaben zur erwarteten Auslastung der Flugzeuge.**

Zu einer den Ansprüchen genügenden Prognose gehört zwingend die Korrelation mit den Flotten der Fluggesellschaften und den Auftragsbeständen der Flugzeughersteller, die eine Reichweite bis ca. 2025 haben. Die Auftragsbestände sind nach Fluggesellschaft und Flugzeugmuster differenziert von allen bedeutenden Flugzeugherstellern

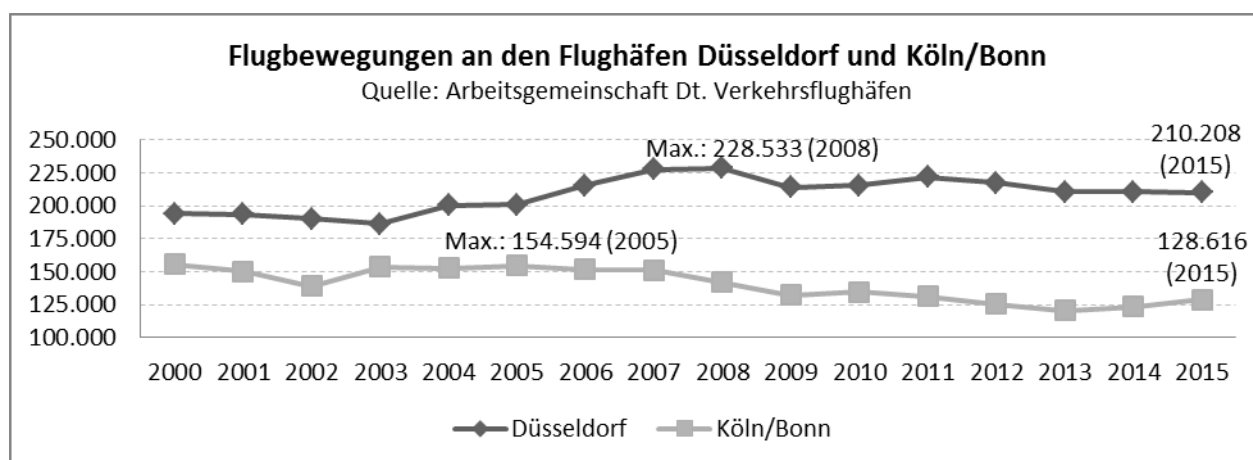
öffentlich verfügbar. Die Bundesvereinigung gegen Fluglärm bezweifelt, dass (unter Berücksichtigung üblicher Flugzeugabgänge nach ca. 20 Jahren Betriebszeit) das für 2025 prognostizierte Verkehrsaufkommen abgewickelt werden kann.

Die Annahme, dass keine kapazitive Beschränkung des Start- und Landebahnsystems besteht, entspricht nicht der geplanten Änderung der Betriebsgenehmigung. Deshalb kann die Prognose keine Aussagen zu den tatsächlichen Auswirkungen der geplanten betrieblichen und baulichen Veränderungen treffen. Offensichtlich soll mit der Potenzialanalyse von ARC eine Maximalposition dargestellt werden, die dem Flughafen alle Optionen des Flugbetriebs eröffnet.

Fazit: Es gibt keine projektbezogene Verkehrsprognose, die die Auswirkungen des Planfeststellungsantrags für das Prognosejahr 2027 ermittelt. Dies ist ein zentraler Mangel des Planfeststellungsantrags.

Die Bestandsanalyse in der ARC-Potentialanalyse beruht auf dem sechsjährigen Zeitraum von 2009 bis 2014. Durch die Begrenzung auf 2009 werden die beiden Jahre mit dem bisher höchsten Aufkommen an Flugbewegungen (2007: 227.879 und 2008: 228.533) nicht berücksichtigt.

Tatsächlich lässt sich am Düsseldorfer Flughafen seit 2011 ein kontinuierlicher Rückgang bei den Flugbewegungen feststellen. Die Zahl aus dem Jahr 2015 (210.200 Flugbewegungen) liegt deutlich unter der Maximalzahl von rund 228.500 Flugbewegungen im Jahr 2008 (siehe Grafik).



Durch die Vergrößerung des Betrachtungszeitraums sind die Veränderungen besser erkennbar und es wird deutlich, dass die Zunahme des Fluggastaufkommens nicht zwangsläufig zu einer Zunahme der Flugbewegungen führt. Im Gegenteil ist ersichtlich, dass ein solcher Zusammenhang nicht mehr gegeben ist und die Entwicklung von Fluggastaufkommen und Flugbewegungen weitgehend entkoppelt ist.

Ursache für diese Entkopplung ist der bundesweite Trend zu größeren Flugzeugen (genauer: Flugzeugmuster mit höheren Sitzplatzkapazitäten), weil diese geringere Kosten je Sitzplatz aufweisen. Es werden im Linienluftverkehr kaum noch Flüge mit Flugzeugen, die maximal 70 Sitzplätze haben, angeboten. Die Beschaffungen der Fluggesellschaften konzentrieren sich auf Flugzeuge mit 150 Sitzplätzen und mehr; Flugzeuge mit weniger als 100 Sitzplätzen werden bis 2030 aus dem Linienflugverkehr weitgehend

ausscheiden. Dieser wichtige Trend wird nicht in der der Verkehrsprognose der Airport Research Center GmbH (ARC) nachvollzogen.

Das ARC-Gutachten enthält weitere **methodische Mängel**:

Zwar werden Preisannahmen getroffen, es wird aber nicht geprüft, ob die Preise auch kostendeckend sind. Der Düsseldorfer Flughafen zieht bereits aktuell Umsteigeverkehr durch nicht kostendeckende, deutlich niedrigere Preise als für Originärpassagiere an. Dies ist eine wettbewerbswidrige Dumpingpraxis. Die Auswirkungen dieser Niedrigpreise auf die zu erwartenden Verkehrszahlen sind zu ermitteln und die Prognose entsprechend zu überarbeiten.

So wird kein vollständiges Verkehrsmodell, sondern ein unimodales Modell verwendet. Es findet also keine verkehrsträgerübergreifende Betrachtung statt. Dadurch werden die möglichen Verlagerungen von innerdeutschen Flügen auf den Hochgeschwindigkeitsverkehr der Bahn bzw. Kfz-Verkehre zu nahegelegenen Flughäfen mit Interkont-Verbindungen nicht abgebildet. Damit entfällt auch Schritt 3 der Modellierung, also die Verkehrsaufteilung. Die Nachfrage wird dadurch tendenziell überschätzt. **Die Wechselwirkungen zwischen den Verkehrsträgern können durch das Modell nicht abgebildet werden, da andere Verkehrsträger nicht berücksichtigt werden.**

Das Flughafenwahlmodell, durch das die potentiell ermittelte Nachfrage auf die Flughäfen verteilt wird, enthält keine ausländischen Flughäfen. Dadurch kann die Nachfrage nicht richtig verteilt werden. Die flughafenunabhängige Nachfrage wird nur auf der Basis der Raumordnungsregionen in Deutschland ermittelt. Dies ist unzureichend, da der Flughafen Düsseldorf und der Flughafen Niederrhein stark von holländischen Fluggästen frequentiert werden.

Es gibt keine Angaben dazu, aufgrund welcher Flugzeugtypen die Quantifizierung der Flugbewegungen im Point-to-Point- und Hub-Feeder-Verkehr vorgenommen wird und von welcher durchschnittlichen Anzahl von Fluggästen je Flug ausgegangen wird. Da das Flughafenwahlmodell sowohl als Instrument der Passagier- als auch der Flugbewegungsprognose dienen soll, ist dies entscheidend für die ermittelte Zahl der Flugbewegungen.

Angaben zum verwendeten Flottenmix fehlen in der Untersuchung von ARC ebenfalls. Diese sind aber erforderlich, um die Nachfrage möglichst effizient auf die Flugzeuge verteilen zu können. Ohne diese Grundlagen kann die Anzahl der Flugbewegungen in den Flugzeugklassen nicht prognostiziert werden, was für die schalltechnische Untersuchung und die Schadstoffbelastung von entscheidender Bedeutung ist.

Fazit: Die von ARC im Rahmen der Potentialanalyse angewandte Methodik entspricht nicht dem Stand der Technik zur Ermittlung einer Bedarfsprognose.

Die Bundesvereinigung gegen Fluglärm schließt sich im Übrigen vollumfänglich der ihr vorliegenden und auch der Anhörungsbehörde vorgelegten

„Stellungnahme im Planfeststellungsverfahren zur Kapazitätserweiterung Flughafen Düsseldorf zur Erstellung der Datenerfassungssysteme für das Referenz- und das Prognoseszenario 2030 sowie der Erläuterung der Eingangsdaten für das Referenz- und das Prognoseszenario 2030“

des Ingenieurbüros RegioConsult - Verkehrs- und Umweltmanagement (Marburg) im Auftrag der Arbeitsgemeinschaft „Anrainerstädte gegen die Kapazitätserweiterung am Flughafen Düsseldorf“ an.

2. Fehlerhaftes Datenerfassungssystem

Die Bundesvereinigung gegen Fluglärm bemängelt, dass das Datenerfassungssystem – anders im Falle des Ausbaus z.B. des Flughafens Frankfurt – nicht zusammen mit den übrigen Planfeststellungsunterlagen vorgelegt wurde. Damit ist die Lärmberechnung nicht nachvollziehbar.

Übliche nur bei Vorlage des Datenerfassungssystems selbst feststellbare Mängel sind nicht plausible Bahnbelegungen, zu kleine Korridorbreiten, nicht plausible flughafen-nahes Eindrehen, falsche Eingruppierungen einzelner Flugzeugmuster (E 190; B 757-300), fehlerhafte Eintragungen in die Sigma-Matrix und Manipulationen der Größe Gamma in der QSI-Datei der Sigma-Matrix und zu kurze APU-Laufzeiten. Die Bundesvereinigung gegen Fluglärm vermutet bewusstes Kleinrechnen der Lärmbelastung, kann dies aber mangels Vorlage des DES nicht aufzeigen. Darüber hinaus ist wohl nicht geprüft worden, ob nicht auf einzelnen Strecken 75% der Flugzeuge die Standardsteigprofile nicht einhalten; nach unserer Erfahrung steigt das Gros der Flugzeuge der Luftfahrzeuggruppe S 6.1 (schwere Zweistraher) flacher.

Im Rahmen des Antrages auf Kapazitätserweiterung am Flughafen Düsseldorf hat die Firma Airsight GmbH die Gutachten „*Erstellung der Datenerfassungssysteme für das Referenz- und das Prognoseszenario 2030*“ sowie „*Erläuterung der Eingangsdaten für das Referenz- und das Prognoseszenario 2030*“ erstellt.

Die Bundesvereinigung gegen Fluglärm schließt sich vollumfänglich den inhaltlichen Kritikpunkten des Ingenieurbüros RegioConsult an diesen Gutachten in der von den Kommunen im Umland des Flughafens Düsseldorf beauftragten Stellungnahme zu diesen Gutachten an.

Zusammengefasst gibt es folgende Kritik an den Gutachten von Airsight:

Aus dem Erläuterungsbericht zum DES geht hervor, dass keine Prognose der Flugbewegungen erfolgt ist, sondern lediglich eine grobe Abschätzung, die

- auf der Analyse der Flugbewegungen von 2010 bis 2014,
- einer angenommenen Ausschöpfungsquote und
- den Koordinationseckwerten

beruht.

Ob tatsächlich eine so hohe Nachfrage oder eine wesentlich höhere Nachfrage besteht, die mit den geplanten baulichen und betrieblichen Veränderungen möglich ist, dazu fehlt eine belastbare Untersuchung.

Es genügt nicht, die Auswirkungen eines fiktiven Referenzszenarios darzustellen, sondern es muss auch ein Vergleich mit der Ist-Situation erfolgen. Die Belastungen am Düsseldorfer Flughafen sind bereits jetzt so groß, dass weitere Betriebsbeschränkungen zwingend geboten sind. Wir verweisen in diesem Zusammenhang auf die Belas-

tung im Stadtteil Lohausen, die über der enteignungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle eines Dauerschallpegels von 70 dB(A) (tagsüber) liegt.

Da im Antrag zur Planfeststellung eine wesentlich höhere Anzahl von Flugbewegungen (178.000) genannt wurde, muss verbindlich geklärt werden, welche Zahl von Flugbewegungen in den sechs verkehrsreichsten Monaten dem Planfeststellungsverfahren zugrunde gelegt wird.

Durch die identischen Ansätze für das Referenz- und Prognoseszenario bei den Nachtflugbewegungen kommt es lärmtechnisch zu keinen Unterschieden in der Bewertung der Auswirkungen der geplanten baulichen und betrieblichen Änderungen.

Dies ist auf keinen Fall eine belastbare Annahme, denn durch die geplanten baulichen Veränderungen (insbesondere die geplanten 8 zusätzlichen Stellplatzpositionen) muss es zwangsläufig zu Unterschieden zwischen Referenz- und Prognoseszenario kommen. Denn die Zahl der zulässigen Stellplätze wird mit hoher Wahrscheinlichkeit dazu führen, dass weitere Luftfahrtunternehmen einen Wartungsschwerpunkt auf dem Flughafen Düsseldorf einrichten bzw. Flugzeuge am Düsseldorfer Flughafen stationiert werden. Für diese gilt dann die Ausnahmeregelung hinsichtlich der verspäteten Landungen.

Völlig unzulänglich ist, dass bei der Begründung der Nachtlandungen auf eine Korrelation von Gesamtbewegungen und Nachtlandungen für den Zeitraum von 2002 bis 2014 Bezug genommen wird, obwohl nach den Ausführungen von Airsight zur Ausschöpfungsquote doch nur der Zeitraum 2010 bis 2014 repräsentativ sein soll.

Bei der Aussage zum Anteil (4,87 %) der Nachtlandungen an den Flugbewegungen bezieht sich Airsight auf den Zeitraum von 2008 bis 2014. Dadurch entsteht der Eindruck der völligen Beliebigkeit bzw. der Eindruck, dass jeweils „passende“ Daten zusammengestellt werden.

Völlig unzureichend ist die methodische Vorgehensweise bei der Ermittlung des Flottenmix. Airsight ermittelt aufgrund der Analyse der Luftfahrzeugmuster der Jahre 2010 bis 2014 den prozentualen Anteil der AzD-Gruppen, passt diese Anteile dann aufgrund von eigenen Überlegungen an und ermittelt aufgrund der abgeschätzten Anteilswerte durch Bezug auf die ermittelten Gesamtbewegungen die Flugbewegungen der AzD-Gruppen.

Üblicherweise wird durch eine Prognose die Zahl der Flugbewegungen für einen Referenz- und den Prognosefall ermittelt. Dabei wird nicht nur die Zahl der Flugbewegungen, sondern zusätzlich auch die Zahl der eingesetzten Flugzeugtypen nach AzD-Klassen ermittelt. Erst auf dieser Grundlage werden dann die Anteilswerte ermittelt.

Die von Airsight gewählte Vorgehensweise ist nur eine grobe Abschätzung auf der Grundlage geschätzter Anteilswerte für den Referenz- und den Prognosefall, auf deren Grundlage dann die Flugbewegungszahlen ermittelt werden.

Diese Vorgehensweise ist methodisch nicht zulässig. Sie übersieht zudem, dass auf keinen Fall davon auszugehen ist, dass die Anteile der Flugzeuge in den AzD-Klassen im Referenz- und dem Prognosefall identisch sind.

Es gibt außerdem keine geeigneten Planungsgrundlagen, wie einen Planungsflugplan für den Prognosefall 2030 und den Planungsfall 2030, der auf Basis einer methodisch korrekt durchgeführten Luftverkehrsprognose entwickelt wurde.

Üblicherweise müssen solche Unterlagen in Planfeststellungsverfahren vorgelegt werden und umfassen konkrete Angaben zur Zahl der Flugbewegungen an einem typischen Spitzentag, der Zahl der Passagiere, der Sitze, des Sitzladefaktors sowie Angaben zur Aufteilung nach Lärmklassen und Flugzeuggruppen nach AzD.

Aus dem Planungsflugplan gehen auch die Angaben zum Flugzeugtyp, der AzB-Klasse, den Bahnen und Positionen hervor.

ARC hat verkannt, dass aufgrund des Alters der Flugzeuge der Luftfahrzeuggruppe S 5.1 und fehlender Neuaufträge diese Luftfahrzeuggruppe 2030 nur noch eine Bedeutung als Geschäftsreiseflugzeug haben wird und dafür mit einem vermehrten Einsatz von Flugzeugen der Luftfahrzeuggruppe S 5.2 (A 319 – A 321, B737), auf die das Gros aller Aufträge bei den Flugzeugherstellern entfällt, zu rechnen ist.

Es ist nicht nachvollziehbar, dass in der Luftfahrzeuggruppe S 6.1 (B 767, B 777, B 787, A 330, A 350) nur ein Zuwachs von 6.303 (nachts: 385) auf 7.416 (394) Flugbewegungen angenommen wurde. Im Referenzfall hat AIRSIGHT insgesamt nur 6.688 Flugbewegungen berücksichtigt und im Planfall 7.810 Bewegungen. Diese Annahme ist nicht plausibel. Denn bereits 2014 wurden in dieser Luftfahrzeuggruppe mit 8.292 Flugbewegungen bereits deutlich mehr Flugzeuge als im Prognoseszenario ermittelt. Luftfahrzeuge der Luftfahrzeuggruppe S 6.1 werden den Langstreckenverkehr dominieren

In der Luftfahrzeuggruppe 8a/b (z.B. A 380) werden im Referenzszenario 1.020 Flugbewegungen tagsüber bzw. 62 Flugbewegungen nachts angenommen. Im Prognoseszenario werden 1.027 Flugbewegungen tags und 55 Flugbewegungen nachts angenommen. Diese annähernd unveränderten Werte widersprechen der von ARC erwarteten Bündelungs- und Konzentrationsfunktion des Hubflughafens Düsseldorf.

Im Datenerfassungssystem nicht berücksichtigt sind (nächtliche) Messflüge der DFS, die aktuell meist mit einem Flugzeug der Luftfahrzeuggruppe P 2.1 durchgeführt werden.

Durchstartvorgänge sind nicht als Start mit anschließender Landung zu berücksichtigen, sondern als Platzrunde.

Die Korridorbreiten sind falsch – zu klein – bestimmt; die Korridorbreite nach AzB umfasst den $\pm 3\sigma$ -Streubereich.

Fazit: Der Flottenmix aus dem DES ist nicht aus der Luftverkehrsprognose abgeleitet, da ARC keinen Flottenmix für Analyse und Prognose ermittelt hat. Airsight hat den Flottenmix ohne Berücksichtigung der zu erwartenden Flottenentwicklung nur auf der Basis einer Hochrechnung des aktuellen Bestands bestimmt. Daher ist die Prognose für die Planfeststellung nicht geeignet.

3. Nachteilige Auswirkungen auf die sonstigen NRW-Flughäfen

"Grundsätze der Raumordnung" sind nach der Legaldefinition des § 3 Abs. 1 Nr. 3 Raumordnungsgesetz (ROG) "Aussagen zur Entwicklung, Ordnung und Sicherung des Raums als Vorgaben für nachfolgende Abwägungs- oder Ermessensentscheidungen". Bei raumbedeutsamen Planungen und Entscheidungen öffentlicher Stellen über die Zulässigkeit raumbedeutsamer Planungen und Maßnahmen sind sie gemäß § 4 Abs. 1

Satz 1 Nr. 2 und 3 ROG zu "berücksichtigen". Im Unterschied zu den "Zielen der Raumordnung" im Sinne des § 3 Abs. 1 Nr. 2 ROG stellen Grundsätze keine landesplanerische Letztentscheidung dar. Die verbindliche Rechtsgeltung einer bestimmten Planaussage ist dem Rechtscharakter eines Grundsatzes der Raumordnung fremd. Vielmehr haben sie den Rang eines Abwägungsbelangs. Grundsätze und Ziele der Raumordnung liegen deshalb nicht auf einem Kontinuum des mehr oder weniger Verbindlichen. Sie sind nach dem Typensystem der Raumordnung vielmehr kategorial unterschiedlich (Steinberg, NVwZ 2010, 273 <276>).

"Grundsätze der Raumordnung" können allerdings auch konkretisierende Gewichtungsvorgaben enthalten und dadurch - wie der Verwaltungsgerichtshof angenommen hat - den im Rahmen der Abwägung eröffneten Gestaltungsspielraum der nachgeordneten Planungsebene sehr weit - gegebenenfalls sogar auf annähernd Null - einschränken (vgl. Urteile vom 18. September 2003 - BVerwG 4 CN 20.02 - BVerwGE 119, 54 <58> und vom 20. November 2003 - BVerwG 4 CN 6.03 - BVerwGE 119, 217 <222 f.>).

Der Typus eines Grundsatzes der Raumordnung wird erst verlassen, wenn der Plangeber - etwa im Sinne eines Ziels mit Regel-Ausnahme-Struktur - den Verbindlichkeitsanspruch des Plansatzes tatbestandlich selbst abschließend geregelt hat. Hiervon ist der Verwaltungsgerichtshof vorliegend nicht ausgegangen. Er hat Ausnahmen von der Gewichtungsvorgabe als gerechtfertigt angesehen, wenn außergewöhnliche Betriebsbedingungen vorliegen, die im Zeitpunkt der Landesplanung wegen fehlender Detailschärfe nicht vorhersehbar waren und damit von der Regelungsabsicht der Landesplanung auch nicht umfasst sein konnten. Das ist mit dem Instrument eines Grundsatzes der Raumordnung vereinbar (BVerwG, Urteil vom 04. April 2012 – 4 C 8/09, 4 C 9/09, 4 C 1/10, 4 C 2/10, 4 C 3/10, 4 C 4/10, 4 C 5/10, 4 C 6/10, 4 C 8/09, 4 C 9/09, 4 C 1/10, 4 C 2/10, 4 C 3/10, 4 C 4/10, 4 C 5/10, 4 C 6/10 –, BVerwGE 142, 234-394, Rn. 299; a.A. Steinberg, a.a.O.).

Siedlungsräumliche und verkehrsinfrastrukturelle Planungen sollen nach dem, Grundsatz der Integration im Landesentwicklungsplan (LEP) NRW „aufeinander abgestimmt werden“ (Nr. 8.1-1). Nach dem Grundsatz „Grenzüberschreitender Verkehr“ in Nr. 8.1-5 des LEP soll im Grenzraum zu den Nachbarländern und -staaten die Verkehrsverbindungen grenzüberschreitend entwickelt werden.“

Ziel der Landesplanung ist es, die landesbedeutsame Flughäfen in Nordrhein-Westfalen, zu denen neben Düsseldorf (DUS) auch Köln/Bonn (CGN) sowie Münster/Osnabrück (FMO) zählen, einschließlich der Flächen für die Flughafeninfrastruktur sowie für flughafenaffines Gewerbe nur „bedarfsgerecht zu entwickeln.“ (LEP 8.1-6)

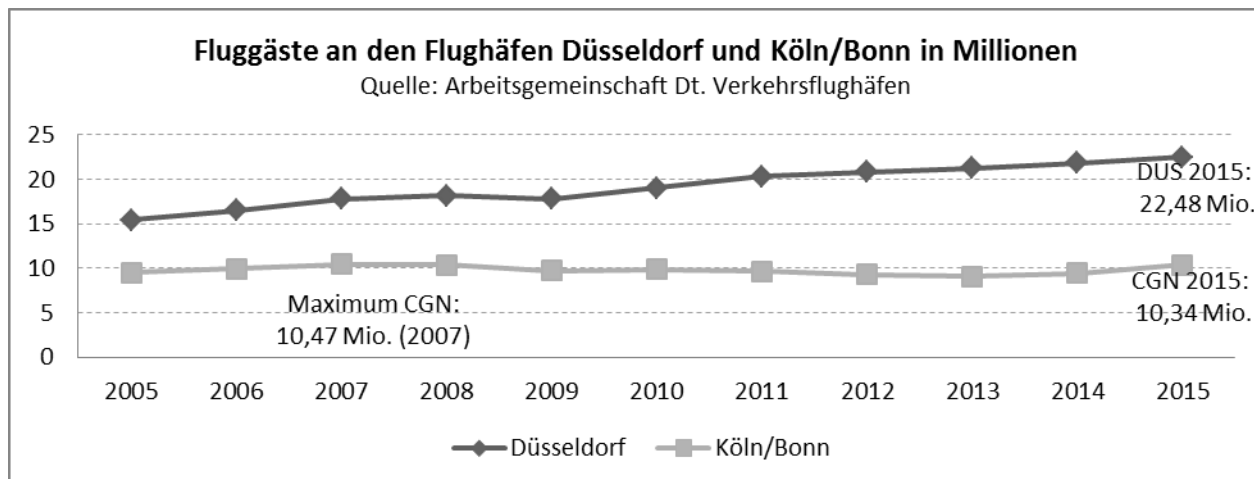
Die Sicherung und Entwicklung der regionalbedeutsamen Flughäfen und sonstigen Flughäfen erfolgt nach der Zielvorgabe unter Nr. 8.1-6 LEP „im Einklang mit der Luftverkehrskonzeption des Landes und der Entwicklung der landesbedeutsamen Flughäfen“.

Der Planfeststellungsantrag überschreitet eine bedarfsgerechte Entwicklung des Flughafens Düsseldorf im Sinne einer populär so angesprochenen Kannibalisierung zu Lasten benachbarter Flughäfen.

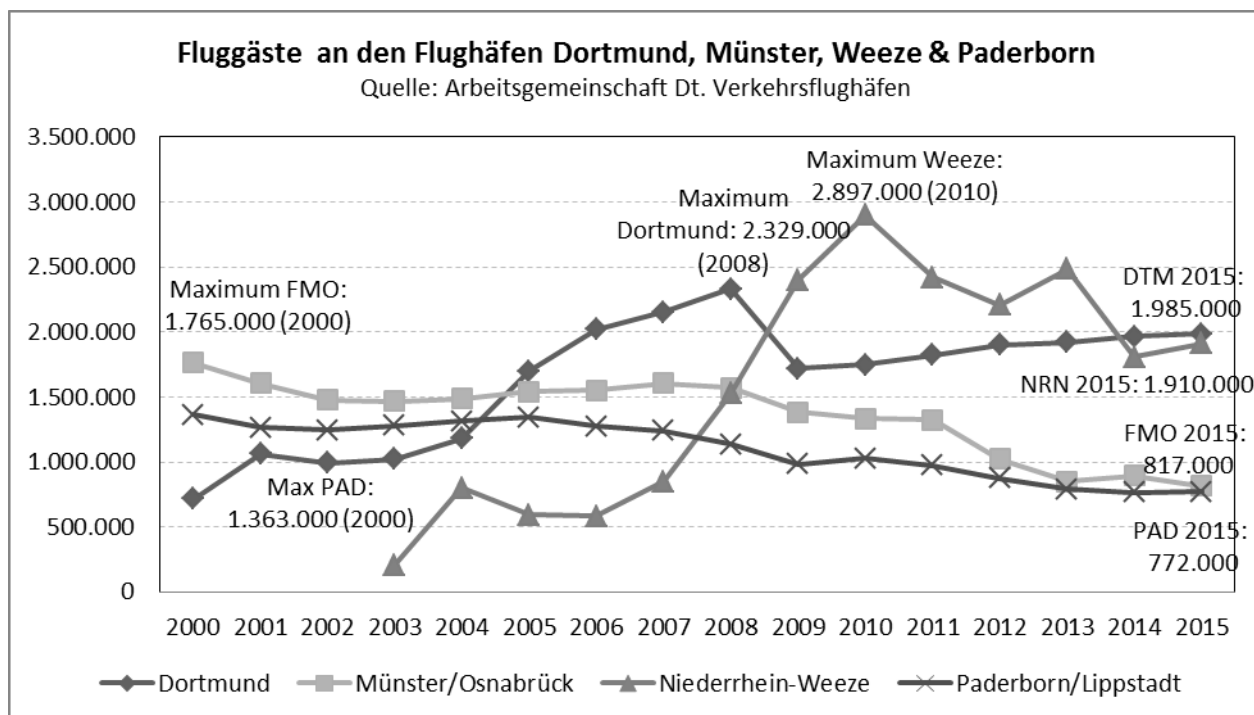
Nordrhein-Westfalen verfügt über eine europaweit einzigartige Flugplatzdichte. Neben den beiden landesbedeutsamen Flughäfen Düsseldorf, Köln/Bonn und Müns-

ter/Osnabrück (nach Auffassung der Bundesvereinigung gegen Fluglärm ist FMO eher als Regionalflughafen einzustufen) gibt es noch die Regionalflughäfen Dortmund, Niederrhein-Weeze und Paderborn/Lippstadt. Hinzu kommt, dass auch die von Düsseldorf gut erreichbaren Flughäfen in Amsterdam, Brüssel, Eindhoven, Maastricht und Lüttich mit den NRW-Flughäfen um Streckenangebote und Flugpreise konkurrieren.

Der Flughafen Düsseldorf ist der einzige NRW-Flughafen, der in den letzten Jahren ein kontinuierliches (wenn auch nur moderates) Wachstum bei den Passagieren vorweisen kann (siehe Grafik).



Bei den Regionalflughäfen Münster/Osnabrück und Paderborn gab es in den letzten 10 Jahren einen kontinuierlichen Rückgang bei der Zahl der Fluggäste. Der Flughafen Weeze hat 2015 rund 1 Mio. Passagiere gegenüber dem Rekord-Jahr 2010 eingebüßt. Auch der Flughafen Dortmund hat schon deutlich mehr Fluggäste gehabt (siehe Grafik).

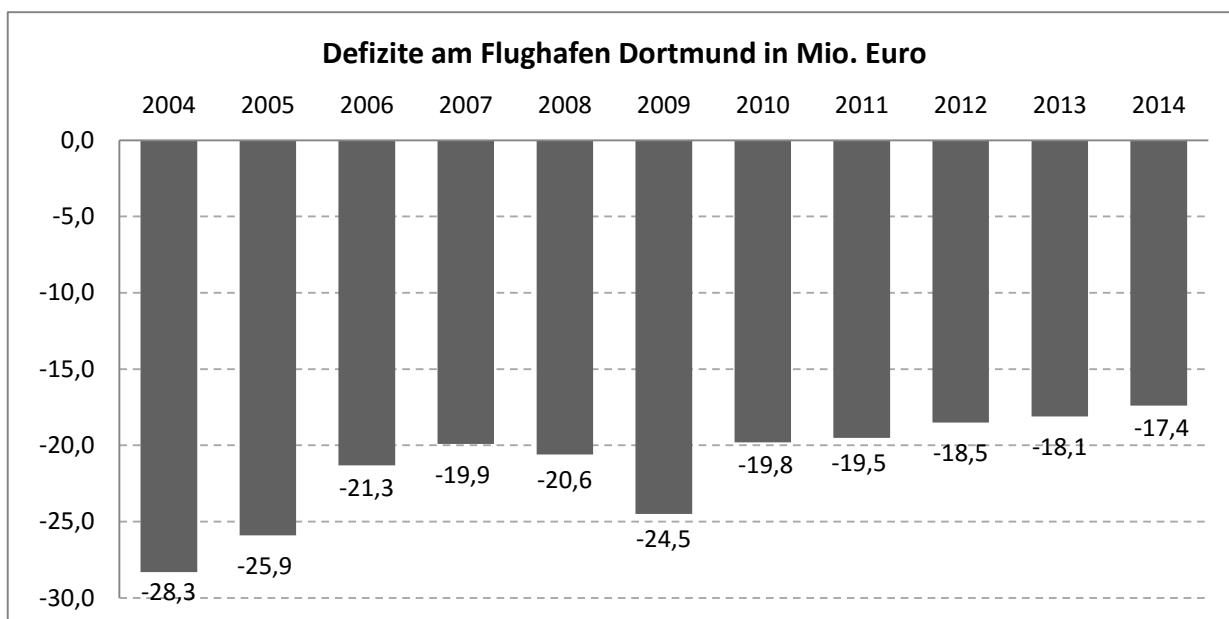


In den letzten Jahren hat sich die prozentuale Verteilung aller Passagiere auf den NRW-Flughäfen zugunsten des Düsseldorfer Flughafens und zulasten der Regionalflughäfen verschoben (siehe Grafik).

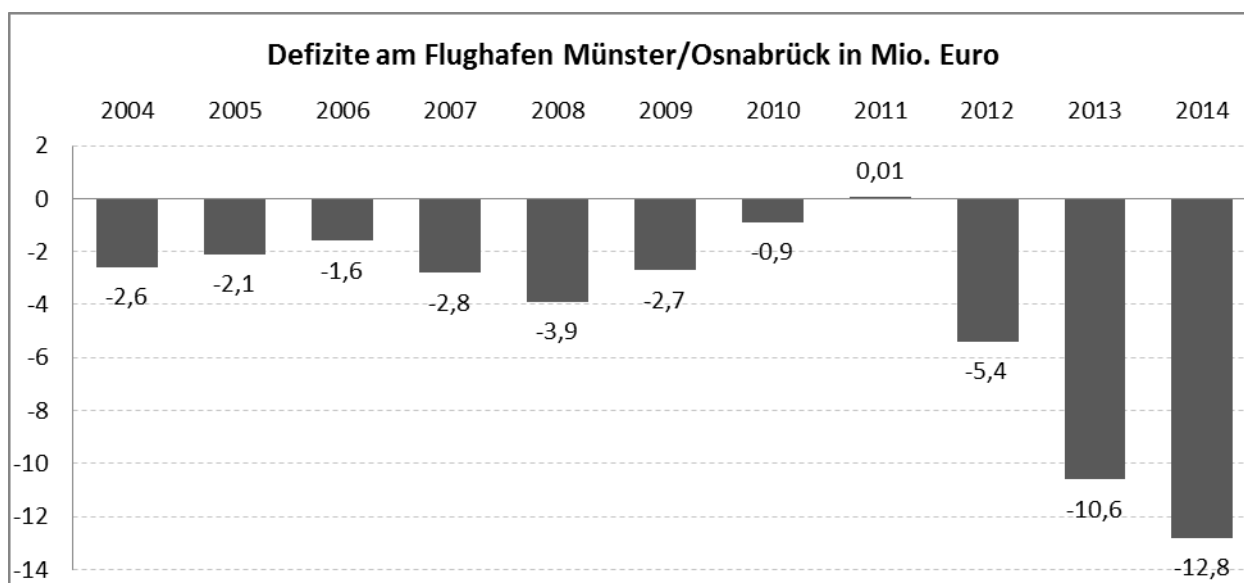
Prozentuale Verteilung des Fluggast-Aufkommens in NRW							
Flughäfen	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Düsseldorf	52,3%	53,0%	55,7%	57,7%	58,4%	59,5%	58,7%
Köln/Bonn	28,6%	27,5%	26,4%	25,7%	25,0%	25,7%	27,0%
Weeze	7,1%	8,1%	6,6%	6,1%	6,8%	4,9%	5,0%
Dortmund	5,0%	4,9%	5,0%	5,3%	5,3%	5,4%	5,2%
Münster/Os.	4,1%	3,7%	3,6%	2,8%	2,3%	2,4%	2,1%
Paderborn/Lip.	2,9%	2,9%	2,7%	2,4%	2,2%	2,1%	2,0%
NRW gesamt	34.017.448	35.843.146	36.504.502	36.118.039	36.366.594	36.732.510	38.298.941

Infolge der Passagierrückgänge und Verschiebung von Marktanteilen zugunsten des Flughafens Düsseldorf hat sich die wirtschaftliche Situation der NRW-Regionalflughäfen in den letzten Jahren weiter verschlechtert.

So müssen die Eigentümer des Dortmunder Flughafens (74% gehören den Dortmunder Stadtwerken und 26% der Stadt Dortmund) seit vielen Jahren für hohe Verlustausgleiche sorgen (siehe Grafik).



Auch die Betreibergesellschaft des Flughafens Münster/Osnabrück (Stadtwerke Münster: 35,1%, Kreis Steinfurt: 30,3%, Stadt Osnabrück: 17,2%, Stadt Greven: 5,9%, Landkreis Osnabrück: 5,1%, Kreis Warendorf: 2,4% u.a.) hat in den letzten Jahren (bis auf 2011) teilweise erhebliche Defizite eingefahren (siehe Grafik).



Berücksichtigt man bei der Flughafen Niederrhein GmbH die verdeckten Subventionen insbesondere durch den Kreis Kleve und die Gemeinde Weeze, zeigt sich ebenfalls eine wirtschaftlich sehr angespannte Lage (siehe Tabelle).

Flughafen Niederrhein GmbH, Berechnungen korrigierte Jahresergebnisse

alle Zahlen in 1.000 Euro	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Summe
Ergebnisse gem. öffentlichem Ausweis	-7.914	-4.821	663	707	426	35	367	312	-18.203	590	-27.838
Hebung stiller Reserven durch Grundstücksverkauf			6.753	5.200	3.200	1.700	700	2.200	2.000	3.650	25.403
Einmalsertrag Photovoltaikanlage							2.000				2.000
Zinsverzicht der EEL/Kreis Kleve							1.393	1.393	1.393	1.393	5.572
Ergebnisse korrigiert um versteckte Effekte			-6.090	-4.493	-2.774	-1.665	-3.726	-3.281	-21.596	-4.453	-60.813

Die Betreibergesellschaft Flughafen Paderborn/Lippstadt GmbH (Eigentümer: Stadt Paderborn: 56,4%, Stadt Soest: 12,3%, Stadt Gütersloh: 7,8%, Kreis Lippe: 7,8%, Stadt Bielefeld: 5,9%, Stadt Höxter: 4%, Hochsauerlandkreis: 4 % u.a.) erzielte im Zeitraum von 2005 bis 2008 noch Jahresüberschüsse von durchschnittlich mehr als 1 Million Euro. Seit dem Jahr 2009 hat das Unternehmen regelmäßig Verluste von bis zu -1,5 Millionen Euro gemacht.

Durch die „Leitlinie für staatliche Beihilfen für Flughäfen und Luftverkehrsgesellschaften“ der EU-Kommission aus dem Jahr 2014 wird sich die angespannte wirtschaftliche Situation der NRW-Flughäfen noch verschärfen. Betriebsbeihilfen für Regionalflughäfen werden demnach von der EU-Kommission lediglich nur noch für einen Übergangszeitraum von zehn Jahren (beginnend ab April 2014) gewährt.

Durch die geplante Kapazitätserweiterung will sich der Flughafen Düsseldorf noch mehr vom Kuchen der Nachfrage nach Luftverkehr in NRW abschneiden. Dies wird aber zu einer weiteren Verschlechterung der wirtschaftlichen Situation der anderen NRW-Flughäfen führen.

Das Bedarfsgutachten des Airport Research Center (ARC) selbst zeigt, dass das mit der Kapazitätserweiterung mögliche Wachstum zum erheblichen Teil zu Lasten des Flughafens Weeze, Dortmund, Köln-Bonn und den niederländischen Flughäfen Eindhoven und Maastricht gehen würde. Die ARC-Gutachter kommen zu dem Ergebnis: *„Bei der Mehrheit der Wettbewerbsflughäfen ist das Ergebnis des Passagier- und Flugbewegungsaufkommens für das Jahr 2030 verglichen mit dem Basisjahr [2014] niedriger. Dies resultiert aus der Verlagerung von Kernsegmenten des Angebots nach Düsseldorf.“* (siehe Seite 118 der ARC-Potentialanalyse)

Aus den Angaben von ARC ist erkennbar, dass das Nachfragepotential in der Raumordnungsregion (ROR) Düsseldorf 8,9 Mio. Passagiere und der ROR Köln 6,9 Mio. Passagiere beträgt. In diesen beiden Regionen beträgt das Potential also 15,8 Mio. Passagiere, sodass die anderen ROR in NRW insgesamt ein Potenzial von 16,5 Mio. Passagieren aufweisen müssen, da das gesamte Nachfragepotential mit 32,2 Mio. angegeben wird.

Aktuell geht ARC von einer Marktausschöpfung in der ROR Duisburg/Essen von rund 81 % aus. Dies verdeutlicht die enorme Konkurrenzsituation für den Flughafen Niederrhein. In den ROR, in denen sich die Flughäfen Münster/Osnabrück und Dortmund befinden, erreicht Düsseldorf eine Marktausschöpfung von über 40%. Dies zeigt die bereits heute bestehende Konkurrenz der Flughäfen. Diese verschärft sich durch die vorgesehenen baulichen und betrieblichen Veränderungen und die von ARC angenommenen Verlagerungen von Flügen zum Flughafen Düsseldorf weiter.

Die Zahl der Flugbewegungen ist in Köln von 2005 (154.594) bis 2015 (128.616) um fast 26.000 Flugbewegungen zurückgegangen. Dies verdeutlicht, dass es im unmittelbaren Umfeld des Flughafens Düsseldorf nicht genutzte Kapazitäten gibt, sodass aus diesem Grund keine Notwendigkeit für die Erhöhung der Kapazitäten in Düsseldorf erkennbar ist.

Offensichtlich teilt auch Lufthansa-Chef Karsten Spohr die Skepsis an einer Notwendigkeit einer Kapazitätserweiterung am Flughafen Düsseldorf. So zitiert ihn die Westdeutsche Zeitung (WAZ) am 19.5.2016 mit den Aussagen: *„Geschäftsflüge haben nur einen Anteil von einem Viertel. „Der Markt ist gesättigt“. [...] Ob der Ausbau wirklich nötig ist, überlasse ich den Experten. Zusätzliche Kapazitäten könnten auch nach Köln/Bonn gehen.“*

Eine solche Entwicklung kann aber nicht im Interesse des Landes NRW sein. Das Land NRW stützt sein luftverkehrspolitisches Handeln auf die NRW-Luftverkehrskonzeption. In der NRW-Luftverkehrskonzeption 2010 aus dem Jahr 2000 heißt es unter anderem *„Ziel der Luftverkehrspolitik ist es, den Luftverkehr so zu organisieren, dass lange Anfahrten vermieden werden. Mit ihrem dezentralen Aufbau bietet die Luftverkehrsinfrastruktur in NRW dazu gute Entwicklungsmöglichkeiten.“*

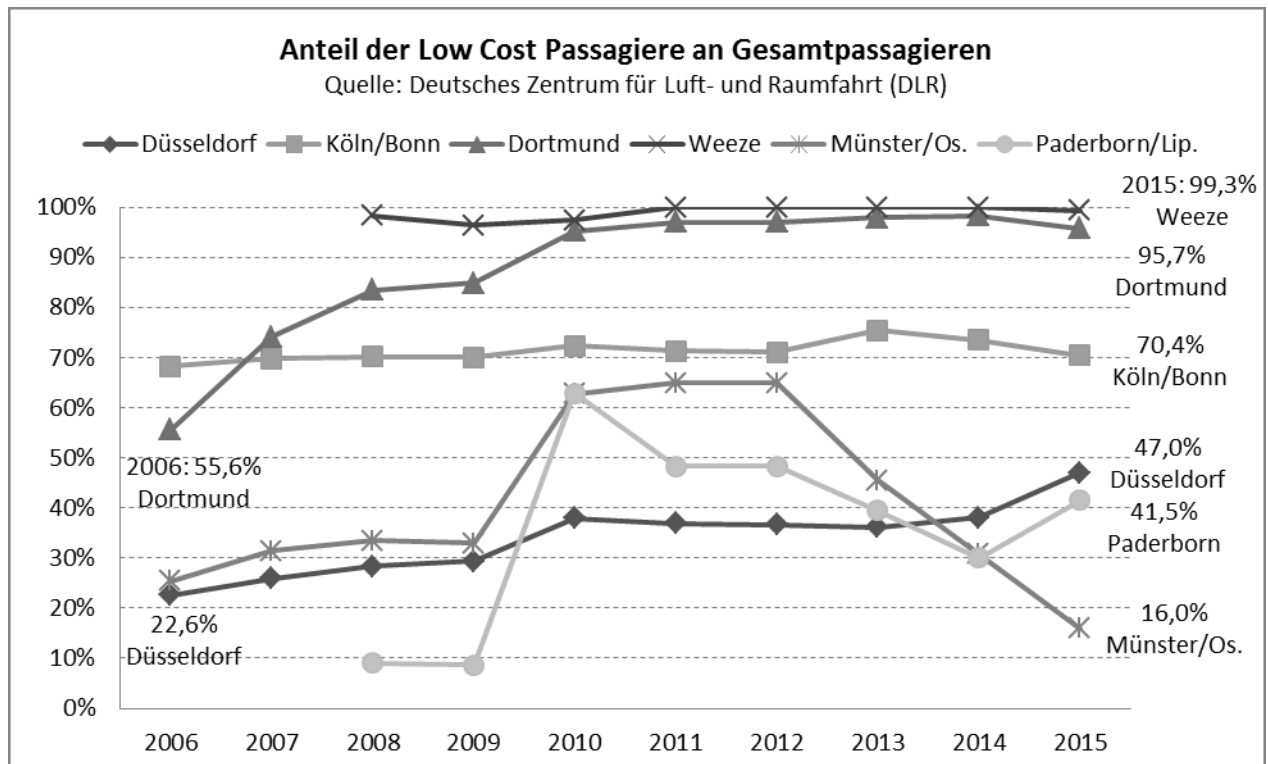
Auch der neue Landesentwicklungsplan, den das Kabinett am 5. Juli 2016 beschlossen hat, betont die Bestandssicherung der bestehenden Flughäfen. So heißt es im neuen LEP: *„Ein Bedarf an Neubau von Flughäfen besteht im Planungszeitraum nicht. Vielmehr gilt es, die bestehenden Flughäfen bedarfsgerecht zu entwickeln bzw. zu sichern. Die Oberste Luftverkehrsbehörde beurteilt den Bedarf vorhabenbezogen auf Basis von Bedarfsprognosen externer Gutachter.“*

Es kann auch nicht im Interesse des Landes NRW sein, den Flughafen Köln/Bonn, der sich komplett in öffentlicher Hand befindet (Anteilseigner: Stadt Köln zu 31,12 %, Bundesrepublik Deutschland zu 30,94 %, Land NRW zu 30,94 %, Stadt Bonn zu 6,06 %, Rhein-Sieg-Kreis zu 0,59 % und Rheinisch-Bergischer Kreis zu 0,35 %) wirtschaftlich zu schwächen. Im Gegenteil: Ein höheres Passagieraufkommen würde die Abhängigkeit des Flughafens Köln/Bonn vom Frachtverkehr reduzieren und ihm die Möglichkeit geben, den nächtlichen Frachtflugverkehr zurückzudrängen.

Fazit: Die geplante Kapazitätserweiterung am Düsseldorfer Flughafen führt zu einer Kannibalisierung des Luftverkehrsangebotes in Nordrhein-Westfalen. Die NRW-Regionalflughäfen und der Flughafen Köln/Bonn werden existenziell geschädigt. Dies widerspricht Grundsätzen und Zielen der Landesentwicklungsplanung und steht auch im Widerspruch zum öffentlichen Interesse am sparsamen Umgang mit öffentlichen Geldern wie etwa Beihilfen.

Die geplante Kapazitätserweiterung am Flughafen Düsseldorf zielt nicht – wie gerne vom Flughafen dargestellt – auf eine Erhöhung der Geschäftsreisenden, sondern vorrangig auf das Low-Cost-Segment und den Umsteigeverkehr ab.

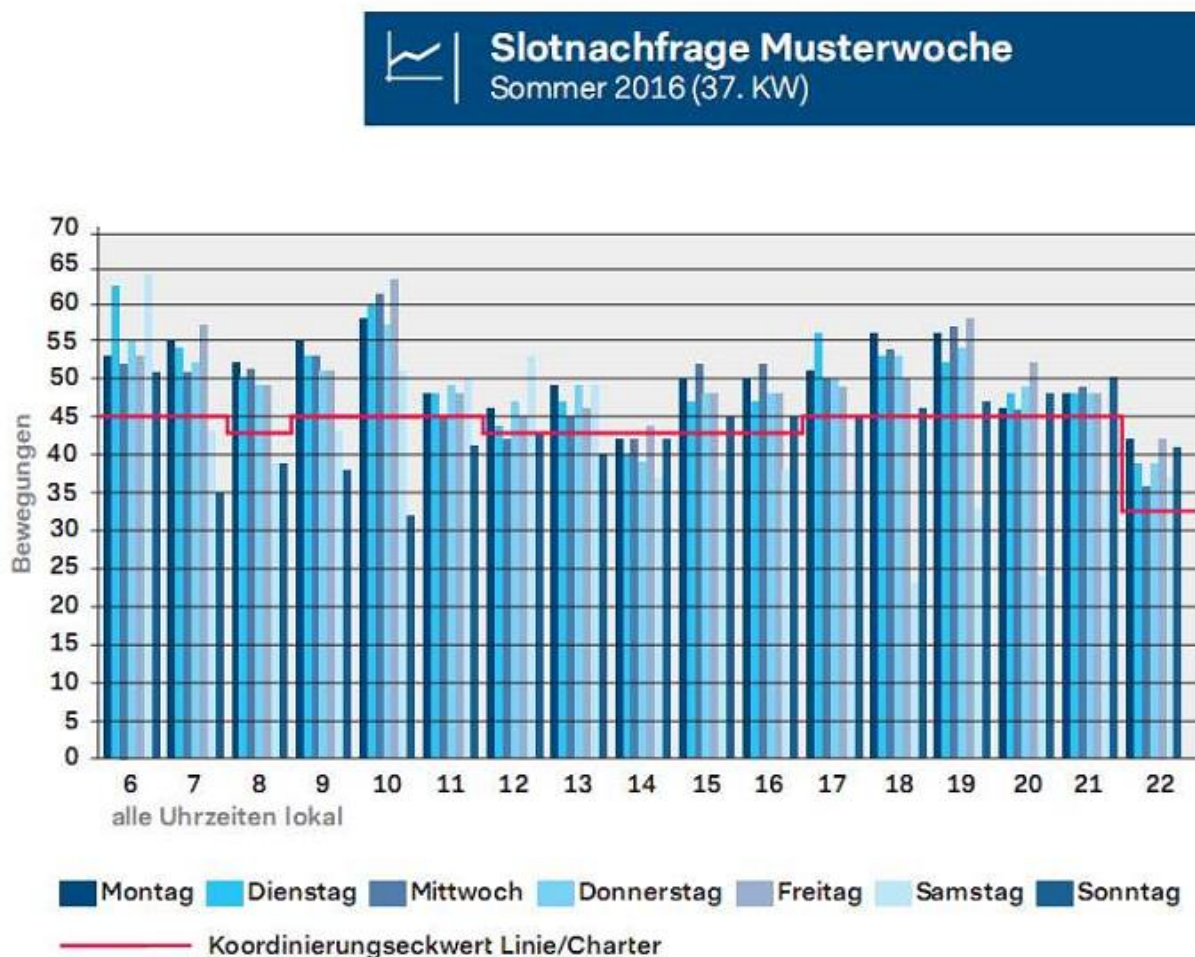
Bereits in den letzten Jahren hat der Anteil an Billigfliegern am Düsseldorfer Flughafen stetig zugenommen. So ist der Anteil der Low Cost-Passagieren am Gesamtpassagieraufkommen des Flughafens Düsseldorf zwischen dem Jahr 2006 (22,6%) und dem Jahr 2015 (47%) deutlich gestiegen (siehe Grafik).



Der Anteil von Low-Cost-Passagieren an den Gesamtpassagieren betrug nach Angaben des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt im Jahr 2015 an allen deutschen Flughäfen im Durchschnitt hingegen nur 31,6 %.

An der unten stehenden Grafik des Flughafens Düsseldorf bezüglich der Slotnachfrage in einer Musterwoche (Sommer 2016, 37. Kalenderwoche) ist ersichtlich, dass nur an vier (von $7 \times 16 = 112$) Stunden die Nachfrage von Fluggesellschaften nach Slots über der beantragten Anzahl von 60 pro Stunde liegen. Viele Stunden erreichen in der Slot-Anmeldung nicht einmal die Marke von 50 Flügen.

Das Wachstum des Low-Cost-Verkehrs geht einher mit einem Trend zu größeren Flugzeugen und damit zu einer Reduzierung der Flugbewegungszahl bei steigenden Passagierzahlen.



Ein besonders hohe Nachfrage besteht an Samstagen in der Zeit zwischen 6 und 7 Uhr morgens. Es handelt sich hier offensichtlich um Tourismusflieger und nicht um Geschäftsreiseflieger. Die im Wochenmittel höchste Nachfrage ist zwischen 10 und 11 Uhr. Dies unterstreicht, dass es bei dem Antrag auf Kapazitätserweiterung vor allem um die Ausdehnung des Geschäftes im Bereich der Low-Cost-Flüge und im Bereich der Umsteige Flüge geht.

Außerdem hat die derzeitige Betriebsgenehmigung noch 20% Reserve aufgrund nicht genutzter Zeitfenster am Flughafen Düsseldorf (siehe Grafik).

Koordinierte Flugbewegungen in der Sommerflugperiode 2014

	angefordert**	zugewiesen**	geflogen*	abgelehnt	nicht genutzt
CGN	114665	115026	110.333	-0,3%	4,1%
DUS	245196	236029	205.686	3,7%	12,9%
FRA	526215	525894	462.559	0,1%	12,0%
HAM	155952	156054	139.325	-0,1%	10,7%
MUC	408240	408068	367.599	0,0%	9,9%
TXL	212034	211392	177.708	0,3%	15,9%

Quellen:

* http://www.adv.aero/fileadmin/pdf/statistiken/2014/Dez.2014_ADV-Monatsstatistik.pdf

** <http://www.fhkd.org/index.php/w14-statistics>

4. Fehlende Konformität mit dem Angerlandvergleich

Für den Flughafen Düsseldorf ist, so der Landesentwicklungsplan, „der Angerlandvergleich über Grenzen des Flughafenausbaus und der Fluglärmentwicklung zu beachten.“ (LEP zu 8.1.-6)

Der Angerlandvergleich sieht nur eine Nutzung der Ersatzbahn vor, die auf einen „Spitzenverkehr“ sowie bei einer Sperrung der Hauptbahn beschränkt ist. Der jetzige Antrag geht weit über eine Nutzung des Spitzenverkehrs hinaus und widerspricht damit dem Angerlandvergleich.

Anwohner und umliegende Gemeinden sind in den Schutzbereich des Vergleichs einbezogen worden. Jedenfalls hat sich auf seiner Grundlage ein besonderer Vertrauensstatbestand entwickelt. Das ergibt sich schon daraus, dass die Vorgaben aus dem Angerland-Vergleich in frühere Planfeststellungsbeschlüsse einbezogen wurden.

Die Bundesvereinigung gegen Fluglärm fordert den Vertrauensschutz aus dem Planfeststellungsbeschluss für die Ersatzbahn ein. Dort steht klar: der „Deckel“ von 35 Flugbewegungen pro Stunde und 71.000 gewerblichen Flugbewegungen in den sechs verkehrsreichsten Monaten sorgt dafür, dass „die durch die Anlage der Parallelbahn entstehende zusätzliche Kapazität hinsichtlich des Bezugszeitraumes ´sechs verkehrsreichste Monate des Jahres` überhaupt nicht und hinsichtlich des Bezugszeitraumes ´Stunde` nicht für zusätzliche flugplanmäßige Flüge ausgenutzt werden darf. Dies wurde durch die flugbetriebsbeschränkenden Auflagen des Planfeststellungsbeschlusses sichergestellt. Damit wurde den auf einer möglichen Kapazitätserhöhung basierenden Einwendungen weitgehend Rechnung getragen.“ (Planfeststellungsbeschluss 1983, S. 258).

Bei der Berechnung der Bahnnutzung im Datenerfassungssystem wurde im Referenzszenario ein Anteil der Nutzung der Nordbahn von 24,8% eingerechnet. Das ist schon am absoluten Oberlimit der maximal 50 prozentigen Nutzung der Ersatzbahn gemäß Angerlandvergleich. Die Berechnung im Prognoseszenario geht sogar darüber.

Mit dem sogenannten Zeitscheiben-Modell und dessen Einsatz zur Flexibilisierung des Flugverkehrs am Flughafen Düsseldorf wird eine beliebige Mitbenutzung der Ersatz-

bahn je nach Verkehrslage eröffnet. Derzeit gilt, dass in 50% der 16 Tagesstunden (= $112 : 2 = 56$ Stunden pro Woche) die Mitbenutzung der Ersatzbahn bei der Slotkoordination pro Woche auf Stundenbasis im Voraus vergeben werden darf. Bei dem neuen System des „Zeitscheiben-Modells“ sollen nicht genutzte Zeitabschnitte von 15 Minuten der im Voraus koordinierten Stunden für die Zweibahnnutzung in einem Sparkontingent pro Flugplanperiode gesammelt werden und bei Bedarf praktisch nach Belieben des Flughafenbetreibers als Zweibahnnutzungszeiten eingesetzt werden dürfen. **Das Zeitscheiben-Modell**, das von der Definition der Spitzenstunden auf Zeitstundenbasis abrickt, **widerspricht eindeutig dem Angerlandvergleich**.

5. Unzureichende Lärmgutachten

Den wirtschaftlichen Belangen und dem Schutzbedürfnis der Flughafenanrainer ist nach den Vorgaben des LEP „gleichermaßen Aufmerksamkeit zu schenken. Gerade der Nachtflugbetrieb ist mit Lärmbelastungen insbesondere für die Menschen im Umfeld des Flughafens verbunden. Daher ist neben der Planungssicherheit für Flughäfen und Luftverkehrsunternehmen auch dem Lärmschutz ein besonderer Stellenwert beizumessen.“ (LEP zu 8.1-7)

Gutachten und fachtechnische Stellungnahmen sind nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts dann ungeeignet,

- a. »wenn sie grobe, offen erkennbare Mängel oder unlösbare Widersprüche aufweisen«,
- b. »wenn sie von unzutreffenden tatsächlichen Voraussetzungen ausgehen«,
- c. »wenn Anlass zu Zweifeln an der Sachkunde oder der Unparteilichkeit des Gutachters besteht«,
- d. wenn »ein anderer Sachverständiger über neue oder überlegenere Forschungsmittel oder größere Erfahrung verfügt« oder
- e. wenn »das Beweisergebnis durch substantiierten Vortrag eines der Beteiligten oder durch eigene Überlegungen des Gerichts ernsthaft erschüttert wird« (BVerwG Beschluss vom 03. Februar 2010 - 7 B 35/09 -, Rn. 12, juris).

Die zum Fluglärm vorgelegten Gutachten sind in diesem Sinne ungeeignet.

Das Flug- und Bodenlärmgutachten der Firma Accon im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zur Kapazitätserweiterung am Flughafen Düsseldorf beruht auf fehlerhaften Ausgangsdaten. Aufgrund der fehlenden Angaben zu den Flugzeugtypen in der Potentialanalyse vom Airport Research Center (ARC) beruhen die schalltechnischen Untersuchungen der Firma Accon nicht auf einer echten Verkehrsprognose.

Zudem bezieht sich das Gutachten auf die am Flughafen Düsseldorf 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.

Es genügt nicht, sich bei der Betrachtung der Lärmauswirkungen auf die Lärmschutz-zonen zu beschränken. Die diesbezügliche Änderung in § 8 des Luftverkehrsgesetzes hält die Bundesvereinigung gegen Fluglärm für europarechtswidrig. Erhebliche Auswir-

kungen – die nach dem UVPG zu ermitteln und zu beschreiben sind – sind auch weit darüber hinaus zu erwarten. Es ist willkürlich, hier eine Grenze bei den im vorliegenden Fall hohen Werten eines Bestandsflughafens anzusetzen.

Es sei darauf verwiesen, dass es zahlreiche Studien - zuletzt NORAH - gibt, die gesundheitliche Auswirkungen, Störungen der Kommunikation und Wertminderungen im Immobilienvermögen auch bei mäßigen Pegeln dokumentieren, auch wenn es hier keine punktuell großen Lärmzunahmen gibt. Eine Abwägungsrelevanz ist zumindest oberhalb eines Dauerschallpegels von 45 dB(A) tagsüber und 40 dB(A) nachts gegeben.

Weitere Kritikpunkte an der schalltechnischen Untersuchung sind die Umstände, dass für die 25 km Zone keine Lärmbetrachtungen angestellt wurden und abgesehen von den 10 gewählten Immissionsorten in direkter Nachbarschaft zum Flughafen keine punktgenauen Immissionsberechnungen angestellt wurden.

Daher ist nicht zu klären, welche Auswirkungen die leicht verschobenen Außengrenzen der Lärmschutzzonen haben (2 dB(A)-Kriterium).

Hinsichtlich der erforderlichen Anstoßwirkung für die lärmbeeinträchtigte Bevölkerung und die betroffenen Kommunen ist zu rügen, dass keine nachvollziehbare Routendarstellung erfolgt ist, die es ermöglicht zu prüfen, wo in und welcher Weise die Belastungen zunehmen.

Die Darstellung der Flugrouten im Flug- und Bodenlärmgutachten ist nur von sehr geringer Aussagekraft, da nicht erkennbar ist, mit welcher Häufigkeit sie genutzt werden und eine räumlich exakte Zuordnung nicht möglich ist.

Möglichen Lärmbetroffenen ist es auch mit Hilfe des Berichts „*Erläuterung der Eingangsdaten der Datenerfassungssysteme für das Referenz- und Prognoseszenario*“ nicht möglich, die Zahl der Starts und Landungen nach Routen zu verorten.

Immerhin belegen die Berechnungen der Firma Accon, dass die Belastungen gesundheitsgefährdend sind, da sie sowohl im Referenz- als auch im Prognosefall die für Herzerkrankungen kritische Grenze von 65 dB(A) überschreiten und mit fast 70 dB(A) in Lohausen auch die rechtliche Grenze zur Enteignung der Lärmbetroffenen tangieren bzw. mit 73 dB(A) tagsüber überschreiten.

Fazit: Die schalltechnische Untersuchung muss auf Basis einer korrekt erstellten Luftverkehrsprognose und einem darauf aufbauenden Datenerfassungssystem (DES) erneut durchgeführt werden. Der Untersuchungsraum muss deutlich vergrößert werden.

Bestandteil der Unterlagen zum Antrag des Düsseldorfer Flughafens auf Kapazitätserweiterung ist die **lärmmedizinische Stellungnahme** von Prof. Dr. Thomas Penzel vom Interdisziplinären schlafmedizinischen Zentrum der Charité – Universitätsmedizin Berlin. Eine human- oder sonst medizinische Qualifikation von Prof. Dr. rer. physiol. (=Doktor der Humanbiologie bzw. Biomedizin) Dipl. Phys. Thomas Penzel ist nicht ersichtlich. Der Gutachter ist daher zur Bewertung fremder lärmmedizinischer Erkenntnisse fachlich nicht geeignet.

Dieser Gutachter ist auch häufig im Auftrag von Flughafenbetreibern tätig und er begegnet schon aus den daraus folgenden Umsatzinteressen Zweifeln an der gebotenen Unbefangenheit (vgl. OLG Bamberg, Beschluss vom 08.06.2016, Az. 5 W 46/16).

Der Gutachter führt keine eigenen Untersuchungen oder Erkenntnisse an. Vielmehr weist der Gutachter selbst darauf hin, dass seine Stellungnahme „*wesentlich auf einer zuvor im Jahr 2010 von den Professoren Scheuch und Jansen erarbeiteten lärmmedizinischen Stellungnahme*“ beruht und diese Stellungnahme um die aktuellen wissenschaftlichen Erkenntnisse ergänzt wurde. Die Ergebnisse der Untersuchung von 2010 werden allerdings nicht hinterfragt. Dieses Vorgehen ist kritikwürdig, denn die Aussagen der lärmmedizinischen Untersuchungen von Scheuch und Jansen in Planfeststellungsverfahren wurden kontrovers diskutiert. Von daher wäre in einer Stellungnahme eine kritische Auseinandersetzung mit diesen Ergebnissen zu erwarten gewesen.

Dass als lärmmedizinisches Gutachten lediglich eine Ergänzung zu einer Stellungnahme von 2010 vorgelegt wurde, genügt nicht; wer die Stellungnahme von 2010 nicht kennt, kann sich nicht umfassend mit den lärmmedizinischen Fragestellungen am Flughafen Düsseldorf auseinandersetzen. Vor dem Hintergrund der höchsten Belastung von Wohngebieten in Deutschland in Lohausen ist eine besonders sorgfältige Prüfung der gesundheitlichen Auswirkungen und auch Auferlegung geeigneter Ausgleichsmaßnahmen geboten.

Die Lärmmedizinische Stellungnahme von Prof. Prenzel bezieht sich nur auf die Belastungszunahme gegenüber der Referenzprognose und bagatellisiert die Gesundheitsproblematik, wenn sie „*lediglich geringe Zunahmen der Flug- und Bodenlärmbelastung*“ konstatiert (Seite 15) und die absolute Höhe der Belastung überhaupt nicht kommentiert. Eine bloße Anpassung der Lärmschutzzonen am Flughafen ist wegen der unzulänglichen, bloß passiven Schutzmaßnahmen sowie der fehlenden Qualitätssicherung und Kontrolle der Wirksamkeit dieser Maßnahmen völlig unzureichend.

In der lärmmedizinischen Stellungnahme von Prof. Penzel wird ausgeführt „*Die Zusammenhänge zwischen Fluglärm und Diagnosen an Herz-Kreislauf-Erkrankungen und an Krankenhausdiagnosen sind nicht so deutlich. Sie zeigen sich erst in Regionen, die einer sehr starken Lärmbelastung ausgesetzt sind*“ (S. 6) – Die Umgebung des Flughafens Düsseldorf ist eine solche einer sehr starken Lärmbelastung ausgesetzten Region!

Wir verweisen darauf, dass zwar in der LuftVZO die Vorgabe der Vorlage eines lärmmedizinischen Gutachtens aufgegeben wurde, das UVP-Gesetz aber davon unabhängig eine Beschreibung der Auswirkungen auf die Gesundheit der Menschen fordert. Diese sind völlig unzureichend dargestellt.

Beim Bezug auf die NORAH-Studie in der lärmmedizinischen Stellungnahme wurde verkannt, dass die NORAH-Studie keinerlei Aussagen zu den Auswirkungen extremer Fluglärmbelastung macht. Solche extremen Belastungen (> 65 dB(A) tagsüber) gibt es am Flughafen Frankfurt, auf den die Untersuchungen konzentriert wurden, gar nicht, dagegen sehr wohl in Düsseldorf (Lohausen).

Die gesundheitlichen Auswirkungen einer extrem hohen Belastung wurden nicht hinreichend dargestellt. Es fehlen jegliche quantitative Angaben zur Veränderung von Betroffenen (Lärmbetroffene; lärm-betroffene Fläche). Insbesondere fehlen Zahlen zu zusätzlichen Krankheitsfällen und verlorenen Lebensjahren. Es erfolgte hier keinerlei Aus-

einandersetzung mit der Problematik von Kommunikationsstörungen, die in besonderem Maße Schulen betrifft.

Sollte der Antrag des Flughafens auf Kapazitätserweiterung in der vorliegenden Form genehmigt werden, würde dies zu einer unzumutbaren Mehrbelastung der Bevölkerung durch Fluglärm führen.

Die Umweltkapazität des Flughafens Düsseldorf ist bereits durch die bestehende Belastung überschritten.

Fluglärm kostet die Gesellschaft enorme Summen beispielsweise durch hohe Gesundheitskosten, Leistungsminderung am Arbeitsplatz oder Wertverluste von Immobilien. Dass Fluglärm die Gesundheit gefährdet, ist inzwischen unumstritten und wissenschaftlich gut belegt. Zahlreiche Studien aus Medizin und Lärmwirkungsforschung zeigen, dass insbesondere durch nächtliche Lärmbelastungen und die damit verbundenen Störungen des Schlafes gesundheitliche Folgeschäden auftreten können (vgl. Sachverständigenrat für Umweltfragen (SRU): *Fluglärm reduzieren: Reformbedarf bei der Planung von Flughäfen und Flugrouten – Sondergutachten*, März 2014, Seite 40 f.).

Eine dauerhafte Lärmbelastung führt zu einem erhöhten Risiko für Herz-Kreislauf-Erkrankungen. Neben gesundheitlichen Schäden verursacht Fluglärm vor allem ein Belästigungsgefühl, also Beeinträchtigungen des körperlichen und seelischen Wohlbefindens. Bei Kindern kann zu viel Lärm die Sprachentwicklung und die mentale Leistungsfähigkeit beeinträchtigen. So hat die NORAH-Studie ergeben, dass mit einer Zunahme der flugverkehrsbedingten Exposition um 10 Dezibel die Leseleistung von Grundschulkindern um einen Monat statistisch signifikant verzögert ist. Es ist auch erwiesen, dass gestörter Nachtschlaf eine Leistungsminderung am Arbeitsplatz verursacht.

Das Umweltbundesamt hat aus der Lärmwirkungsforschung Vorsorge-Zielwerte abgeleitet. Demnach sollten die Lärmgrenzwerte zur Vermeidung erheblicher Belästigungen bei einem Mittelungspegel von 55 dB(A) tagsüber und 45 dB(A) nachts liegen. Optimaler Schutz ist bei Werten von 50 dB(A) tagsüber und 40 dB(A) nachts gegeben, wie die Weltgesundheitsorganisation (WHO) in ihren „Night Noise Guidelines for Europe“ von 2009 bestätigt.

Die Weltgesundheitsorganisation hat ein Schlaf- und Ruhebedürfnis ermittelt, das im Laufe des Lebens von 16,5 Stunden als Neugeborener auf durchschnittlich 7,5 Stunden als Erwachsener sinkt. Die Nachtruhe ist zwischen 22 und 6 Uhr zu schützen.

In der jüngeren Rechtsprechung verlangt das Bundesverwaltungsgericht eine erhöhte Rechtfertigung für einen Nachtflugbetrieb und unterstreicht somit die besondere Bedeutung einer nächtlichen Kernruhezeit. Der Trend geht hier klar zu einem Nachtflugverbot zum Schutz der gesetzlichen Nachtruhe. Nur eine durchgängige Ruhezeit von mindestens acht Stunden erfüllt die Anforderungen des § 29b des Luftverkehrsgesetzes, der sich auf Artikel 2 Abs. 2 des Grundgesetzes (Recht auf körperliche Unversehrtheit) stützt. Dies sieht auch der Sachverständigenrat für Umweltfragen so (vgl. SRU-Sondergutachten „*Fluglärm reduzieren: Reformbedarf bei der Planung von Flughäfen und Flugrouten*“ vom März 2014, Seite 25).

Die Praxis der Nachtflugbeschränkungen und die Notwendigkeit der Gewährung von Ausnahmen in Düsseldorf in den sechs Stunden von 24 bis 6 Uhr und in den Nachtrandzeiten von 23 bis 0 Uhr sowie von 5 bis 6 Uhr muss daher überprüft werden.

Es sollte ein generelles Nachtflugverbot mit einer Kernruhezeit von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr (sonntags bis 7 Uhr) eingeführt werden. Landungen in der Zeit zwischen 22:00 und 23:00 Uhr sollten nur in begründeten Ausnahmefällen zugelassen werden.

Die Nachtflugbeschränkung muss ähnlich scharf wie am Frankfurter Flughafen kontrolliert und sanktioniert werden. **Die Home-Base-Carrier-Regelung am Flughafen Düsseldorf muss abgeschafft werden.**

Die Bundesvereinigung gegen Fluglärm fordert ausdrücklich, diese restriktive Nachtflugregelung zum Bestandteil der Genehmigung des Flughafens zu machen.

Eine stündliche Frequenz von 60 Flugbewegungen wird auch zwangsläufig zu höheren Verspätungen führen, die zu **wesentlich mehr Nachtflügen führen** werden. Damit wird die Nachtruhe für zahlreiche Menschen im Umfeld des Düsseldorfer Flughafens erheblich stärker eingeschränkt, als es ohnehin bereits jetzt geschieht.

Die von der Antragstellerin beantragten Flugzeug-Parkpositionen wurden mit einem Bedarf über Tage begründet. In der Tat ermöglichen diese zusätzlichen Parkpositionen vor allem mehr Landungen nach 22:00 Uhr, in dem sie diesen Luftfahrzeuge die benötigten Parkpositionen über Nacht bereitstellt.

Dem Abbau von Verspätungen diene bisher die vorgeschriebene Mitnutzung der Nordbahn in der letzten Tagesstunde von 21 bis 22 Uhr. Diese Verpflichtung soll auf Antrag des Flughafens aufgehoben werden, 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 Anwohnerinnen und Anwohner durch verspätete Landungen, die ihre Ursache z. B. in der Blockade der Südbahn durch startende Flugzeuge haben, noch weiter belastet werden.

Die Bundesvereinigung gegen Fluglärm fordert eine Ablehnung des Antrages des Flughafens Düsseldorf, die Stunde 21-22 Uhr nicht mehr – wie in der Genehmigung vom 9.11.2005 abgewogen und als Schutzauflage begründet – als verpflichtende Zweibahnstunde nutzen zu müssen.

Der Antrag des Flughafens, Guthaben ansparen zu dürfen und diese dann zum „Abbau von Verspätungen“ zu nutzen, muss bzgl. der „Guthabenausschüttung“ auf die Zeit zwischen 8 und 20 Uhr begrenzt bleiben. Andernfalls könnte der Flughafen zum Beispiel Stunden nach 20 Uhr als Einbahnstunden anmelden, diese Stunden aber aus dem Guthaben heraus faktisch wie Zweibahnstunden nutzen.

Am Flughafen Düsseldorf weichen die Flugzeuge in der Praxis regelmäßig und in großem Umfang von den festgelegten Flugrouten ab, weil ihnen die Flugsicherung eine entsprechende Erlaubnis erteilt. Aufgrund eines enger werdenden Luftraums wird es bei einer Kapazitätserweiterung in noch größerem Umfang zu von den Flugrouten abweichenden Einzelfreigaben durch die Flugsicherung kommen. Dadurch steigt die Anzahl von neu und zusätzlich Lärmbetroffenen Menschen im Umfeld des Flughafens Düsseldorf immer weiter.

6. Unzureichende Umweltverträglichkeitsstudie

Das im Rahmen des Antrages zur Kapazitätserweiterung am Flughafen Düsseldorf von der Firma Froelich & Sporbeck erstellte Umweltverträglichkeitsgutachten weist bedeutende Erfassungsdefizite auf.

So fehlt eine Alternativenbetrachtung, mit der die Verlagerung von Kurzstreckenflügen auf die Schiene als Alternative zum Kapazitätsausbau erwogen wird.

Bahnreisen von vier Stunden zwischen zwei Städten sind konkurrenzfähig zu Kurzstreckenflügen der gleichen Relation. Die üblicherweise gerechneten reinen Flugzeiten vergleichen Äpfel mit Birnen. Bezieht man die Anreise zu den Flughäfen mit ein, die Zeit für das Einchecken und Boarden, die Rollzeiten auf den Flughäfen, das Auschecken und die Fahrt in die Innenstädte realistisch mit ein, hat der Kurzstreckenflug keine zeitlichen Vorteile mehr gegenüber einer ausreichend schnellen und qualitativ hochwertigen Bahnreise.

Der Flughafen Düsseldorf bietet aufgrund seiner geografischen Lage in der Mitte Westeuropas und seiner guten Schienenanbindung hervorragende Chancen für eine Verlagerung von Kurzstreckenflügen auf die Schiene. Nach Angaben des Bund für Umwelt und Naturschutz Landesverband NRW besteht am Flughafen Düsseldorf ein Potenzial für eine sofortige Verlagerung von Kurzstreckenflügen auf die Schiene beläuft sich auf 19.861 Starts bzw. 1,6 Millionen Einsteiger, bzw. wenn man die Rückflüge einbezieht, etwa 40.000 Flugbewegungen und 3,2 Millionen Fluggästen, da die Flugziele in maximal vier Stunden erreicht werden könnten (siehe Tabelle).

Tabelle: Auf die Schiene verlagerbare innerdeutsche und grenzübergreifende Kurzstreckenflüge von Hauptverkehrsflughäfen in NRW. Verlagerbare Relationen ab 300 Flügen pro Jahr (2014).

Herkunfts-Flughafen	Zielflughafen	Starts	Passagiere (Hinflug)	Auslastung	Bahnfahrtzeit	Verlagerungspotenzial
Düsseldorf	Berlin TXL	5142	555444	68,1%	04:16	Sofort bei Einsatz von Sprintern
Düsseldorf	Hamburg	3560	301160	60,3%	03:11	Sofort
Düsseldorf	Paris CDG	2777	236068	67,8%	04:04	Sofort
Düsseldorf	Frankfurt	2245	196280	66,6%	01:27	Sofort
Düsseldorf	Nürnberg	2185	110047	64,5%	03:38	Sofort
Düsseldorf	Amsterdam	1739	94804	76,6%	02:13	Sofort
Düsseldorf	Stuttgart	1360	75765	65,9%	02:33	Sofort
Köln/Bonn	Amsterdam	853	43969	64,5%	02:41	Sofort
Düsseldorf	München	6406	763653	71,8%	04:47	Prinzipiell vorhanden
Düsseldorf	Basel	653	33203	56,1%	04:20	Prinzipiell vorhanden
SUMME Verlagerungspotenzial sofort		19861	1613537	Ø 67,3%		

Quelle: BUND-Luftverkehrskonzept NRW, S. 16.

Das Air-Rail-System der Deutschen Bahn und Lufthansa („AIRail“) bietet einen guten Ansatz für die Verlagerung von Kurzstreckenflügen auf die Schiene: Air-Rail verbindet die Hauptbahnhöfe von Köln, Dortmund, Stuttgart, Karlsruhe, Mannheim und Düssel-

dorf, den Bahnhof Siegburg/Bonn sowie den Bahnhof Kassel-Wilhelmshöhe mit dem Flughafen Frankfurt als Zubringer-Alternative zum Flugzeug. Air-Rail-Züge tragen eine Flugnummer der Lufthansa und sind dadurch in den Buchungssystemen wie Flüge zu buchen. In den Zügen steht den Reisenden ein Air-Rail-Zugbegleiter zur Verfügung, dabei sind bestimmte Sitzplätze primär für Lufthansa-Gäste vorgesehen. Nach der Einführung von Air-Rail in Köln wurden ab 2007 die Flugverbindungen von Köln/Bonn nach Frankfurt eingestellt. Dagegen wurde auch nach Etablierung der Air-Rail-Verbindung Frankfurt-Düsseldorf die Lufthansa-Flugverbindung Düsseldorf-Frankfurt beibehalten, obwohl die Bahnfahrt nur 72 Minuten dauert und trotz schlechter Auslastung dieser Flüge. So könnte am Flughafen Düsseldorf auf jährlich 2.245 Starts bzw. 4.490 Flugbewegungen nach Frankfurt verzichtet werden.

Notwendig ist daher ein landespolitischer Anstoß zur Ausweitung der Kooperation von Bahn, Airlines und Flughäfen. Das Air-Rail-System sollte auch Zubringerdienste von NRW nach Amsterdam, Brüssel und Paris einbeziehen und auf Münster und Paderborn (Fahrzeit nach Düsseldorf: 1:30 h bzw. 1:53 h) erweitert werden. Dieses System sollte auch für weitere Airlines (insbesondere Air-Berlin) neben der Lufthansa geöffnet und in neue Internet- und Buchungsplattformen integriert werden.

Düsseldorf gehört zu den Flughäfen, die Umsteigeverkehr mit Dumpingpreisen (nicht kostendeckende, deutlich niedrigere Preise als für Originärpassagiere) fördern; zu hinterfragen ist die Verkehrsentwicklung bei Verzicht auf Dumpingpreise für Umsteiger. Generell sollten keine Umsteige- und Umladeverkehre zwischen Drittländern gefördert werden. Es gibt keine Rechtfertigung, Umsteigeverkehr durch günstigere Gebühren besonders zu fördern; vielmehr sollte der damit verbundene hohe logistische Aufwand auf die Umsteiger umgelegt werden. Diese führen zu einer erheblichen zusätzlichen Lärmbelastung - bei jedem Umsteigeflug entsteht doppelter Lärm -, haben aber nur geringe wirtschaftliche Bedeutung.

Auch der Erweiterungsantrag dient offenbar primär der Ausweitung des in Düsseldorf aufgrund der sehr hohen Lärmbelastung besonders unerwünschten Umsteigeverkehrs. Beim Umsteigeverkehr erfolgen An- und Abflüge jeweils in Wellen; dies erfordert temporär mehr Abfertigungspositionen, die aber nur an wenigen Stunden täglich genutzt werden. Der Kostendruck im Umsteigeverkehr ist weitaus größer als im Originärverkehr; es ist also erheblich schwerer, einen Umsteigeflughafen wirtschaftlich zu betreiben als einen Flughafen, der nur Originärverkehr abwickelt. Entsprechend widerborstig verhalten sich Umsteigeflughäfen in dicht besiedelten Regionen, wenn es um Finanzierung von Lärmschutzmaßnahmen und finanziellen Ausgleich geht. Dies widerspiegelt sich auch im vorliegenden Antrag, nach dem keine Ausweitung der Lärmschutzbereiche vorgesehen ist.

Weiterhin fehlt eine sachgerechte Alternativenprüfung im Hinblick auf die Frage, ob 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.

Durch Kooperationen von Flughäfen untereinander können Synergien genutzt und Kosten gesenkt werden. Mit Hilfe einer Kooperation zwischen den Flughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn kann die Nachfrage besser gesteuert werden. Der Flughafen Köln-Bonn (ICE-Fahrzeit ab Düsseldorf Hbf: 33 Minuten) verfügt über ungenutzte Kapazitäten für

den Passagierflug; bei einem Wachstum des Passagierverkehrs wäre ein gebotenes Nachtflugverbot auch für diesen Flughafen wirtschaftlich tragbar. Eine stärkere Nutzung des Flughafens Köln/Bonn ist die sich aufdrängende Alternative zum Ausbau des Düsseldorfer Flughafens.

Auch die Regionalflughäfen Münster/Osnabrück, Weeze, Dortmund und Paderborn/Lippstadt könnten im Rahmen einer abgestimmten Flughafenpolitik Verkehre übernehmen, die aufgrund von Kapazitätsengpässen am Flughafen Düsseldorf nicht abgewickelt werden können.

Die Umweltverträglichkeitsstudie der Firma Froelich & Sporbeck weist bedeutsame Lücken auf. Es fehlen unter anderem:

- eine **Untersuchung des Wirbelschleppenrisikos**,
- Eine **Untersuchung des Unfallrisikos** einschließlich Risiko durch herabfallende Teile / Blue-Ice,
- eine **Untersuchung zu erwartender Wertverluste im Immobilienvermögen**

Alle diese Aspekte müssten zwingend Bestandteil einer Umweltverträglichkeitsprüfung bzw. des Planfeststellungsverfahrens sein.

Der Flughafen Düsseldorf legt mit seinem Antrag weder eine erneute (umfassende) Risikoanalyse bezogen auf das Prognoseszenario 2030 vor noch trifft er überhaupt eine Aussage zu Unfallrisiken. 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. 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.

Es fehlt auch 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.

In der Umweltverträglichkeitsstudie fehlen jegliche quantitative Angaben zur Veränderung von Betroffenen (Anzahl der Lärmbetroffene; lärm-betroffene Fläche). Insbesondere fehlen Zahlen zu zusätzlichen Krankheitsfällen.

Es genügt keineswegs, sich bei der Bewertung der Lärmauswirkungen in der Umweltverträglichkeitsprüfung zu beschränken auf den auf der Basis des Fluglärmschutzgesetzes festgelegten Lärmschutzbereich mit den Auslösewerten für passiven Schallschutz. Die UVP-Richtlinie fordert die Beschreibung erheblicher Auswirkungen. Es ist willkürlich, hier eine Grenze bei den hohen Werten des Fluglärmschutzgesetzes für Bestandsflughäfen anzusetzen. Es sei darauf verwiesen, dass es zahlreiche Studien - zuletzt die NORAH-Studie - gibt, die gesundheitliche Auswirkungen, Störungen der Kommunikation und Wertminderungen im Immobilienvermögen auch bei Pegeln unterhalb der Auslöseschwellen des Fluglärmschutzgesetzes dokumentieren.

Die Auswirkungen der 178.000 Flugbewegungen in den sechs verkehrsreichsten Monaten wurden in der Umweltverträglichkeitsstudie nicht behandelt.

Die Routendarstellung in Abb. 4-5 der Lärmtechnik (IFR- und VFR-Routen) ist zu großmaßstäbig, sodass die Betroffenheit nicht erkannt werden kann (fehlende Anstoßwirkung!) Die textlichen Beschreibungen sind zu ungenau und können den Örtlichkeiten nicht exakt zugeordnet werden.

Die angegebenen Flugbewegungen von 138.200 im Prognoseplanfall 2030 stimmen nicht mit dem Datenerfassungssystem (DES) nicht überein (vgl. Tab. 27 des DES: 136.350).

Welche Flugzeugtypen den AzD-Klassen zugeordnet wurden, ist aus der Planunterlage nicht ersichtlich.

Zu einer korrekt durchgeführten Umweltverträglichkeitsprüfung gehört, dass auch Vorbelastungen aufgrund anderer umweltrelevanter Aktivitäten mit einbezogen werden. **In der Umweltverträglichkeitsstudie fehlt jedoch eine Gesamtlärmbetrachtung.**

Im betroffenen Gebiet gibt es teilweise eine erhebliche Belastung durch Schienen- und (Fern-) Straßenverkehr, zu der eine zusätzliche Lärmbelastung durch die Ausweitung des Flugbetriebes hinzukäme. Das ist beispielsweise der Fall in Ratingen-Lintorf, wo die A 52 Essen-Düsseldorf, die Güterzugstrecke Duisburg-Düsseldorf und der Flughafen Düsseldorf sehr großen Verkehrslärm auf engem Raum generieren. Die Bundesvereinigung gegen Fluglärm fordert, die Gesamtlärmbetrachtung nachzuholen.

Weiterhin gehört es zum Wesen der Umweltverträglichkeitsprüfung, dass auch alle mittelbaren und sekundären Auswirkungen auf die Umwelt mit betrachtet werden müssen. Dies beinhaltet auch die Auswirkungen durch die Zubringerverkehre und die Folgen in den Städten zum Beispiel hinsichtlich der Parksituation. Die Betrachtung aller Auswirkungen durch die Steigerung der Flugbewegungen ist bisher nicht ausreichend erfolgt und muss ergänzt werden.

Fazit: Der Antrag ist nach Auffassung der Bundesvereinigung gegen Fluglärm unvollständig, zu unbestimmt und nicht sachgerecht begründet. 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 von Kindern bedürfen weiterer Ermittlungen und Tatsachenfeststellungen der Genehmigungsbehörde selbst.

Wir beantragen die Zurückweisung des Planfeststellungsantrags, hilfsweise

- **die Durchführung einer Erörterung,**
- **Neufestsetzung des Lärmschutzbereichs unter Berücksichtigung der Grenzwerte für Neu- und Ausbau,**
- **Ankaufverpflichtung für Immobilien bei einer Lärmbelastung über 70 dB(A) tagsüber bzw. 60 dB(A) nachts,**

- **ein generelles Nachtflugverbot mit einer Kernruhezeit von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr (sonntags bis 7 Uhr) erden; Landungen in der Zeit zwischen 22:00 und 23:00 Uhr sollten nur in begründeten Ausnahmefällen zugelassen,**
- **die Durchführung einer ordnungsgemäßen Umweltverträglichkeitsprüfung,**
- **eine sorgfältige Alternativenprüfung.**

Die Bundesvereinigung gegen Fluglärm macht die Ergebnisse der Gutachten, die im Auftrag der Arbeitsgemeinschaft „Anrainerstädte gegen die Kapazitätserweiterung am Flughafen Düsseldorf“ (Duisburg, Essen, Kaarst, Krefeld, Meerbusch, Mülheim, Neuss, Ratingen, Tönisvorst und Willich) tätig wurden, sowie die Gutachten aus dem „Anwohner-Topf“ (Gutachten von Prof. Dr. Friedrich Thießen, Prof. Dr. Barbara Hoffmann, Dieter Faulenbach da Costa) zum vollinhaltlichen Bestandteil dieser Einwendung.

Die Bundesvereinigung gegen Fluglärm macht auch die Einwendungen des Bundes für Umwelt und Naturschutz Landesverband (BUND) NRW sowie von Christoph Lange (Ingerweg 12, 40670 Meerbusch), Werner Kindsmüller (Verein Kaarster gegen Fluglärm, Hinterfeld 44 c, 41564 Kaarst), Georg Regniet (Essen-Kettwig) und Ulrich Neck (Ratinger gegen Fluglärm e.V.) zum vollinhaltlichen Bestandteil ihrer Einwendung.

Wir behalten uns die Ergänzung unserer Einwendungen vor, vor allem für den Fall, dass die Antragstellerin und/oder die Genehmigungsbehörde Anpassungen an Antrag, Antragsunterlagen und/oder Genehmigung/ Planfeststellung vornehmen.

Die Bundesvereinigung gegen Fluglärm ist ein anerkannter Umweltverband im Sinne von § 3 Umwelt-Rechtsbehelfsgesetzes.

Mit freundlichen Grüßen

Helmar Pless

Vizepräsident der Bundesvereinigung gegen Fluglärm