

LANDESBÜRO DER NATURSCHUTZVERBÄNDE NRW
Beratung . Mitwirkung . Koordination

Landesbüro der Naturschutzverbände NRW · Ripshorster Str. 306 · 46117 Oberhausen

An
Bezirksregierung Düsseldorf
Dezernat 26
Postfach 30 08 65
40408 Düsseldorf

vorab per Fax: 0211 475-2671

Ihr Schreiben vom
28.04.2020

Ihr Zeichen
26.01.01.01-1 - PFV DUS

Unser Zeichen (Bitte unbedingt angeben)
D/ME/NE 62-08.13 FL/05.20

LANDESBÜRO DER
NATURSCHUTZVERBÄNDE NRW

Ripshorster Str. 306
46117 Oberhausen

T 0208 880 59-18
F 0208 880 59-29

E info@lb-naturschutz-nrw.de
I www.lb-naturschutz-nrw.de

Sie erreichen uns
Mo - Fr 9.00 bis 13.00 Uhr
Mo - Do 13.30 bis 16.00 Uhr

Auskunft erteilt:
Herr Zamzow

Datum
Freitag, 26. Juni 2020

Planfeststellungsverfahren zur Kapazitätserweiterung des Düsseldorfer Flughafens auf Antrag der Flughafen Düsseldorf GmbH vom 16.02.2015 i. d. F. vom 29.02.2016 zur Erteilung eines Planfeststellungsbeschlusses, hier: Beteiligung am Verwaltungsverfahren, Bekanntmachung ergänzender und geänderter Unterlagen

Hier: Stellungnahme der anerkannten Naturschutzverbände BUND NRW, LNU NRW sowie NABU NRW

Sehr geehrte Damen und Herren,

im oben genannten Planfeststellungsverfahren zur Kapazitätserweiterung des Düsseldorfer Flughafens reichen wir zu den ergänzenden und geänderten Unterlagen namens und in Vollmacht der anerkannten Naturschutzverbände Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland NRW (BUND), Landesgemeinschaft Naturschutz und Umwelt NRW (LNU) und Naturschutzbund Deutschland NRW e.V. (NABU) folgende Stellungnahme ein.

Die Erweiterung des Flughafens wird trotz der geänderten und ergänzten Unterlagen weiterhin abgelehnt.

Im Folgenden werden die Gründe für diese Entscheidung thematisiert.

Träger des Landesbüros der
Naturschutzverbände NRW



1. Auswirkungen auf das Klima und Klimaschutz

Keine andere Art der Fortbewegung verbrennt so viel Energie wie eine Flugreise. Die Klimawirkung des Flugverkehrs setzt sich zusammen aus den direkten CO₂-Emissionen – zwischen 2,5 und 3 Prozent der weltweiten CO₂-Emissionen – sowie aus anderen Faktoren, wie insbesondere Stickoxide (NO_x), Wasserdampf und Ozon. Der Weltklimarat IPCC schätzt die Klimawirksamkeit dieser weiteren Faktoren auf zwei- bis fünfmal höher ein als durch den CO₂-Ausstoß. Aktuelle Studien gehen davon aus, dass die Klimawirkung des Flugverkehrs insgesamt bei 4,9 Prozent liegt. Ein hoher Anteil, wenn man bedenkt, dass Fliegen nur für einen kleinen Teil der Weltbevölkerung möglich ist; ca. 90 Prozent der Weltbevölkerung hat noch nie ein Flugzeug von innen gesehen.

Die im Antrag unterstellte Zunahme des Flugverkehrs würde die Klimaschädlichkeit des Fliegens weiter steigern. Wie sich das im Einzelnen darstellt, ist im Rahmen des UVP-Berichtes zu ermitteln und darzustellen. Seit der letzten Novellierung des UVP-Gesetzes, fußend auf der Änderung der UVP-Richtlinie, ist eindeutig, dass es nicht reicht, Auswirkungen auf das Kleinklima zu betrachten. Es müssen auch Auswirkungen auf das weltweite Klima geprüft werden. Dies wird deutlich aus Anlage 4 zum UVP-Gesetz, in der die Anforderungen an den UVP-Bericht des Vorhabenträgers im Einzelnen aufgelistet werden:

- Nummer 4b: Beschreibung der Art, in der Schutzgüter betroffen sind – heißt es zum Schutzgut Klima: „Veränderungen des Klimas, z.B. durch Treibhausgasemissionen, Veränderungen des Kleinklimas an Standort.“

Es reicht also nicht aus, die Auswirkungen auf die klimatische Situation im Umfeld des Flughafens darzustellen. Erforderlich ist eine umfassende Betrachtung der Auswirkungen der Treibhausgasemissionen. Und nach:

- Nummer 4c : Sind bei der Betrachtung der möglichen Ursachen der Umweltauswirkungen „die Auswirkungen des Vorhabens auf das Klima, zum Beispiel durch Art und Ausmaß der mit dem Vorhaben verbundenen Treibhausgasemissionen“ zu ermitteln und darzustellen.

Die seit der Offenlage erfolgten neuen Erkenntnisse hinsichtlich der Relevanz des Klimawandels und der in diesem Zusammenhang notwendigen Maßnahmen machen eine derartige Betrachtung unverzichtbar.

Seit Inkrafttreten des Klimaschutzgesetzes (KSG) im Dezember 2019 ist für alle Planungen und Entscheidungen eine Klimaverträglichkeitsprüfung notwendig. Diese ist den offengelegten Unterlagen nicht zu entnehmen. Demnach kann die Genehmigungsbehörde die Klimaauswirkungen auch nicht abwägen. Der Antrag ist daher unvollständig. Mehr genehmigte Flugbewegungen würden auch zu einem negativen Ergebnis bei der Klimaverträglichkeit führen. Der Antrag zur Erweiterung ist daher abzulehnen.

Nach dem Pariser Klimaschutzabkommen soll die Erderwärmung deutlich unter 2°C gehalten werden, und es sollen weitere Anstrengungen unternommen werden, um den Temperaturanstieg auf 1,5°C zu begrenzen.

Nach der deutschen Klimaschutzstrategie 2019 wird der CO₂-Ausstoß einen Preis bekommen. Der CO₂-Preis soll ab Januar 2021 zunächst 25 Euro pro Tonne betragen. Danach steigt der Preis schrittweise bis zu 55 Euro im Jahr 2025 an. Für das Jahr 2026 soll ein Preiskorridor von mindestens 55 und höchstens 65 Euro gelten. Ferner sollen die Luftverkehrsabgabe erhöht und durch eine Änderung des Luftverkehrssteuergesetzes Dumpingpreise bei Flugtickets verhindert werden.

In Hinblick auf die klimarelevanten Festlegungen sind die ermittelten Auswirkungen des geplanten Vorhabens auf das Klima zu bewerten. Diese Bewertung ist schließlich bei der Gesamtabwägung der Planung zu berücksichtigen.

Wie wichtig inzwischen bei einer Planungsentscheidung die Folgen für den Klimaschutz, speziell auch für den Flugverkehr, sind, wird aus zwei jüngst ergangenen Urteilen deutlich.

Das Berufungsgericht des Landes Großbritannien hat im Februar diesen Jahres den Bau einer zusätzlichen Piste, mit der täglich 700 weitere Starts und Landungen ermöglicht werden sollten, abgelehnt. Die Regierung habe nicht dargelegt, wie sie den Ausbau mit den Pariser Klimaszutzziele in Einklang bringen wolle. Dies stände im Widerspruch zu den Klimaszutzziele des Landes. Die Entscheidung betont, zwar sei der Ausbau nicht per se unvereinbar mit den Pariser Klimaszutzziele, nur habe die Vereinbarkeit plausibel dargelegt werden müssen.

Noch weitergehend ist ein Urteil des Bundesverwaltungsgerichts des Landes Österreich. Mit dem Urteil wird eine neue Flugpiste am Wiener Flughafen abgelehnt. Durch den Bau der dritten Piste und den damit erhöhten Flugverkehr, würden die Treibhausgasemissionen deutlich ansteigen. Aus Sicht des

Bundesverwaltungsgerichtes ist diese hohe zusätzliche CO₂-Belastung gegenüber den positiven Aspekten des Flugverkehrs nicht zu rechtfertigen. Österreich habe sich international zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen verpflichtet.

Deutschland hat sich das Ziel gesetzt, die Treibhausgasemissionen bis zum Jahre 2030 insgesamt um mindestens 55 Prozent gegenüber dem Basisjahr 1990 zu senken. Für den Verkehr ist eine Emissionsreduzierung von mindestens 40 Prozent vorgesehen. In der Europäischen Union sollen die Treibhausgasemissionen bis zum Jahre 2030, bezogen auf das Jahr 1990, um mindestens 40 Prozent reduziert werden.

— Mit diesen Zielsetzungen ist eine Ausweitung des Flugverkehrs nicht vereinbar. Die in letzter Zeit zur Konkretisierung der Zielsetzungen festgelegten Maßnahmen werden auch real verhindern, dass der Flugverkehr insgesamt zunimmt. Sie werden sehr wahrscheinlich eher zur Reduzierung des Flugverkehrs führen.

— Durch weitere Maßnahmen sollen Flüge noch teurer und umgekehrt Bahnfahrten billiger werden. Dazu heißt es: „Flüge sind oft kostengünstiger als die Bahnfahrt zum gleichen Ziel. Unter Klimaschutzgesichtspunkten ist dies eine falsche Anreizwirkung. Deshalb wird die Bundesregierung ein Gesetz vorlegen, um zum 1. Januar 2020 die Luftverkehrsabgabe in dem Umfang zu erhöhen, damit im Gegenzug die Mehrwertsteuer auf Bahnfahrkarten im Fernverkehr von 19% auf den ermäßigten Mehrwertsteuersatz von 7% gesenkt werden kann. Damit wird Bahnfahren um 10% günstiger. Im Zuge der Änderung des Luftverkehrssteuergesetzes werden Dumpingpreise bei Flugtickets verhindert, indem diese nicht zu einem Preis unterhalb der anwendbaren Steuern, Zuschläge, Entgelte und Gebühren verkauft werden dürfen.“

Die Konkurrenzfähigkeit der Bahn soll auch dadurch gestärkt werden, dass in nächster Zeit 86 Milliarden Euro für die Verbesserung des Bahnverkehrs eingesetzt werden sollen.

Auch auf europäischer Ebene soll der Flugverkehr eingedämmt werden. Im Rahmen des *Green Deal* wird über konkrete Maßnahmen nachgedacht. Der Vizepräsident der Europäischen Kommission, Franz Timmermans, hat dafür eine europäische Kerosinsteuer ins Spiel gebracht. Nach Berechnungen des Umweltbundesministeriums aus dem Jahre 2004 würde eine europaweite Kerosinsteuer zu einem Rückgang der Gesamtnachfrage um etwa 7 Prozent führen.

Seit Januar 2012 ist auch der Luftverkehr in und zwischen EU-Mitgliedsländern in den Emissionshandel einbezogen. Rund 500 kommerzielle Betreiber von Luftfahrzeugen müssen für ihre Emissionen innerhalb der EU bezahlen. Sie dürfen insgesamt jährlich nur noch 95 Prozent des EU-CO₂ - Ausstoßes der Luftfahrtbranche von 2005 emittieren. 82 Prozent vom 2005er-Volumen werden zunächst noch kostenlos zugeteilt, 15 Prozent werden versteigert und drei Prozent als Rücklage gebildet. Für alle Emissionen, die darüber hinausgehen, also das Wachstum des Luftverkehrs abbilden, müssen die Fluggesellschaften seitdem Emissionszertifikate von anderen Emittenten, bspw. Kraftwerksbetreibern, kaufen. Durch das stetige Wachstum des Luftverkehrs in Europa lag der Anteil an kostenlos zugeteilten Zertifikaten für die Airlines 2018 bei nur noch etwas über 50 Prozent, insgesamt 31,3 Millionen Zertifikate. Weitere 30,7 Millionen Zertifikate mussten die Fluggesellschaften daher zukaufen, um die Gesamtemissionen von 62 Millionen Tonnen CO₂ abzudecken. Das im Antrag unterstellte Wachstum des Flugverkehrs würde die Pflicht zum Zukaufen und damit die finanzielle Belastung der Flugverkehrsgesellschaften steigern. Diese Mehrbelastungen würden zur Verteuerung der Flugverkehrs führen.

Im Zusammenhang mit der Unterstützung der aufgrund der Corona-Epidemie in Not geratenen Flugverkehrsgesellschaften haben einige Länder Bedingungen für einen verbesserten Klimaschutz beim Fliegen gestellt. In Frankreich muss die Air France als Ausgleich für eine Förderung von 7 Milliarden Euro einen signifikanten Beitrag zur Klimapolitik leisten. 50 Prozent der Inlandsflüge sollen eingestellt werden. Bis 2024 sollen die CO₂ - Emissionen im Binnenluftverkehr so um 50 Prozent reduziert werden. Auch die skandinavische Fluglinie SAS erhält eine schwedische Förderung von bis zu 5 Milliarden Euro nur unter der Voraussetzung, dass der CO₂ - Ausstoß deutlich und schnell verringert wird. Zwar sind bei der Förderung der Lufthansa, soweit bekannt, derartige Forderungen nicht gestellt worden, allerdings wird sich auch die Lufthansa dem Trend zu mehr Klimaschutz beim Fliegen nicht entziehen können. Dabei können schon wirtschaftliche Gründe dazu führen, dass Inlandsflüge gegenüber Bahnfahrten nicht mehr konkurrenzfähig sind.

2. Umweltverträglichkeit

Die Deutsche Flugsicherung hat im Verfahren pauschal mitgeteilt, dass die DSF derzeit keine Änderungen an den Abflugstrecken plant und solche Änderungen nach heutigem Stand auch nicht für erforderlich hält, um einen Anstieg der Flugbewegungen in Folge der begehrten Anhebung auf 60 Slots pro Stunde zu bewältigen. Insofern ist jede Betrachtung der An- und Abflugrouten hinsichtlich der Umweltauswirkungen unterblieben.

Dies widerspricht der Neufassung des § 8 Abs. 1 Luftverkehrsgesetzes (LuftVG), mit dem die Anforderungen der Rechtsprechung zur Prüfung von Umweltauswirkungen bei Flugrouten umgesetzt werden.

Danach muss sich die Umweltverträglichkeitsprüfung auf den gesamten Einwirkungsbereich des Vorhabens erstrecken, in dem entscheidungserhebliche Auswirkungen möglich sein können. Hierbei sind in der Umgebung der Flugplätze alle Bereiche zu berücksichtigen, in denen An- und Abflugverkehr weder aus tatsächlichen noch aus rechtlichen Gründen ausgeschlossen werden kann.

Die Naturschutzverbände haben in der Stellungnahme vom 8. Juli 2016 und in dem Erörterungstermin gerügt, dass die vorgelegte Planung diesen Anforderungen nicht gerecht wird.

Dies ist unabhängig von der Frage, ob die Flugrouten möglicherweise geändert werden, weil hinsichtlich der bestehenden An- und Abflugstrecken noch nie die Auswirkungen auf die Umwelt geprüft worden sind. Die anstehende Entscheidung macht es notwendig, dass hinsichtlich aller Bereiche, in denen Flugverkehr stattfinden kann, eine Prüfung der Umweltauswirkungen stattgefunden hat. Deswegen ist auf jeden Fall noch eine Prüfung der Umweltauswirkungen der bestehenden Flugkorridore erforderlich.

Darüber hinaus ist die Äußerung der DSF nicht ausreichend, um den Anforderungen des § 8 Luftverkehrsgesetzes, hinsichtlich möglicher weiterer betroffenen Räume, Rechnung zu tragen. Es muss ausgeschlossen sein, dass außerhalb der festgesetzten Flugkorridore in absehbarer Zeit Flugverkehr stattfindet. Dieser Ausschluss gilt auch hinsichtlich der regelmäßigen Abweichungen von den Flugrouten. Wenn es möglich ist, dass innerhalb der nächsten 10 bis 15 Jahre neue Räume für Flugrouten einschließlich der regelmäßigen Abweichungen in Anspruch genommen werden, müssen diese Räume hinsichtlich der Umweltauswirkungen betrachtet werden. Dazu reicht der pauschale Satz der Deutschen Flugsicherung nicht aus.

Die Fluggastzahlen sollen um ein Drittel erhöht, die zweite Startbahn soll aufgrund dieses Flexibilisierungsmodells stärker genutzt werden. Das hat zur Folge, dass Personen, die durch die zweite Startbahn berührt sind, stärker betroffen sein werden. Insofern liegt es nahe, dass dies erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben wird und dass deshalb betrachtet werden muss, ob die Flugrouten irgendwie neu geordnet werden müssen. Um dies auszuschließen, muss es eine schlüssige Prüfung und Darlegung dafür geben, dass in den nächsten 10 bis 15 Jahren aufgrund der Änderungen, die jetzt vorgenommen werden sollen, rechtlich und tatsächlich eine Änderung der Flugrouten ausgeschlossen ist. Dies fehlt vollständig.

— Dass die bisherigen Angaben nicht ausreichend waren, ist auch Ansicht des Verkehrsministeriums NRW gewesen. Mit dem Schreiben vom 14. März 2018 hat die Deutsche Flugsicherung gebeten, die Bewertung dahingehend zu vervollständigen, dass eine vorhabenbedingte Änderung der vom An- und Abflugverkehr am Flughafen Düsseldorf betroffenen Bereiche sowohl aus rechtlichen als auch aus tatsächlichen Gründen ausgeschlossen werden kann und dies mit Blick auf eine zu erwartende gerichtliche Überprüfung auch eingehend zu begründen. Dies betreffe insbesondere die Frage, ob eine „Überlastung“ der bestehenden Strecken ausgeschlossen werden könne. Die Aussage solle sich dabei nicht nur auf die Erforderlichkeit etwaiger Änderungen von Flugrouten beziehen, sondern auch auf die in der flugbetrieblichen Praxis regelmäßig auftretenden Abweichungen von Flugrouten. Die Antwort der Deutschen Flugsicherung vom 25. Juni 2018 geht auf die konkreten Fragen nicht ein. Sie antwortet allgemein, dass es keine signifikante Veränderung der Anzahl der stündlichen Flüge geben wird. Es würden lediglich die Verkehrsspitzen häufiger erreicht.

— Da das Verkehrsministerium mit dieser Antwort nicht zufrieden war, weil die Aussagen der Deutschen Flugsicherung erneut keinen hohen Detaillierungsgrad bezüglich der relevanten Fragestellungen aufwiesen, hat es mit Schreiben vom 11. November 2019 das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung um die erforderlichen Angaben gebeten.

Diese Begründung hat das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung im Schreiben vom 12.12.2019 nicht geleistet. Es hat lediglich den Satz wiederholt, dass keine Änderungen der Flugverfahren für erforderlich gehalten werden und es hat dem Verkehrsministerium die Verantwortung zugeschoben, die Gebiete zu benennen, bei denen der Überflug ausgenommen werden soll.

Das Bundesaufsichtsamt werde dann überprüfen, ob unter dieser Voraussetzung der zu erwartende Flugverkehr weiterhin sicher, geordnet und flüssig abgewickelt werden kann.

Diese Antwort bedeutet, dass eben nicht weitere Gebiete außerhalb der Flugrouten vom Flugverkehr aus rechtlichen und tatsächlichen Gründen ausgeschlossen werden können. Erst wenn die Planfeststellungsbehörde von sich aus derartige Gebiete außerhalb der Flugrouten benennt, will das Bundesaufsichtsamt prüfen, ob dieser Ausschluss möglich ist.

Es ist aber Aufgabe der Antragstellerin, begründet und konkret darzulegen, dass bei, nicht hinsichtlich der Umweltauswirkungen, geprüften Bereichen ein Flugverkehr einschließlich Ausweichverkehr ausgeschlossen ist.

Es wird daran festgehalten, dass im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung die Umweltauswirkungen von Alternativen wie Verlagerung auf den Bahnverkehr und auf andere Flughäfen ermittelt werden müssen. Es ist nicht möglich, einerseits die Vorteile eines Planfeststellungsbeschlusses gegenüber der Genehmigung, die umfassende Entscheidung hinsichtlich aller Belange, anzustreben, ohne den verbundenen Voraussetzungen einer umfassenden Alternativenprüfung Rechnung zu tragen.

Es wird weiterhin für erforderlich gehalten, dass die Umweltauswirkungen in Hinblick auf die maximal notwendige Ausnutzung der Möglichkeiten des Planfeststellungsbeschlusses ermittelt werden, nicht im Hinblick auf einen angenommenen Grad der Ausnutzung von 72 Prozent. Dies ist nur dann entbehrlich, wenn diese Ausnutzung von 72 Prozent im Planfeststellungsbeschluss als höchstmögliche Ausnutzung festgelegt würde.

Nach dem UVP – Recht müssen nicht nur die direkten Umweltauswirkungen beschrieben werden, sondern auch die indirekten, sekundären, kumulativen Umweltauswirkungen des Vorhabens. Dazu gehört auch die Steigerung der Parkbelastung durch die Zunahme des Flugverkehrs.

Seit vielen Jahren leiden die Anwohner/innen und die Umwelt der benachbarten Städte unter zugeparkten Straßenzügen durch die Flughafenbesucher. Teilweise werden die Wagen von einzelnen Reisenden abgestellt, die Parkgebühren sparen wollen, teilweise werden aber auch ganze Straßenzüge systematisch von unseriösen Parkfirmen zugestellt, die mehr Aufträge annehmen, als tatsächlich Plätze auf dem eigenen Firmengelände vorhanden sind. Dies belastet Mensch und Umwelt und führt auch zu umweltbelastendem Parksuchverkehr der Anwohner/innen.

Es ist daher zu beschreiben, inwieweit der Parkdruck durch die beantragte Erweiterung des Flugverkehrs zunehmen wird und wie dieser gemindert oder vermieden werden soll.

3. Immissionsschutz

3.1. Stoffeinträge

Der Anstieg der Hitze- und Dürrezeiten infolge des Klimawandels führt zu einer verstärkten Staubentwicklung. Die im Antrag unterstellte Zunahme von Starts und Landungen wird zu einer verstärkten Staubbelastung sowie daran gekoppelte Nachteile für Mensch und Umwelt führen. Die neuen Erkenntnisse zur Staubentwicklung haben noch keine deutliche Erwähnung in den Unterlagen gefunden. Ganz besonders gilt dies hinsichtlich des Ultrafeinstaubes.

Die Hochschule Düsseldorf hat mit einem Team von Prof. Konradin Weber im Auftrag des NRW-Umweltministeriums die Belastung der Bevölkerung rund um den Flughafen Düsseldorf durch Ultra-Feinstaub-Partikel (UFP) untersucht. Die ersten Ergebnisse wurden 2019 im Umweltministerium vorgestellt und diskutiert. Anwesend waren u.a. Experten des Umweltbundesamtes.

Die Studie kommt zu folgenden Ergebnissen:

1. Es gibt eine erhebliche Belastung durch UFP rund um den Flughafen. Es konnten Partikel-Konzentrationen bis zu 400.000 Partikel pro Kubikzentimeter, also in einem Stückchen Würfelzucker, festgestellt werden. Je mehr Partikel gemessen wurden, desto kleiner waren sie.
2. Es gibt einen unbestreitbaren Zusammenhang zwischen den UFP-Belastungen und dem Flughafen.
3. Die Gesundheitsgefahr durch UFP ist wissenschaftlich erwiesen.
4. Die Ergebnisse decken sich mit den Untersuchungen an anderen Flughäfen, u.a. Frankfurt, Amsterdam, Kopenhagen und Los Angeles. Die Besonderheit in Düsseldorf: Nahezu nirgendwo auf der Welt wohnen Tausende von Menschen, z.T. seit Jahrzehnten so dicht am Flughafen. Umso größer ist hier die Belastung durch Flug- und Bodenlärm, Feinstäube und andere Schadstoffe.

Welche Folgen dies für die Gesundheit hat, ist noch nicht endgültig geklärt. Es gibt aber Untersuchungen etwa zu den Belastungen durch Ultrafeinstaub infolge des Straßenverkehrs, die eine Gesundheitsgefährdung nahelegen.

Mögliche medizinische Folgen sind:

- chronischer Husten
- Bronchialentzündungen
- Herz- /Kreislaufprobleme
- Verschlechterung der Lungenfunktionswerte
- Lungenkrebs und Leukämie
- Verkürzung der Lebenserwartung

Dies macht es unverzichtbar, sich im Genehmigungsverfahren intensiv mit den Ergebnissen der Belastung durch Ultrafeinstaub am Düsseldorfer Flughafen und den möglichen gesundheitlichen Folgen auseinander zu setzen.

Es liegt ansonsten keine Aussage darüber vor, ob Mitarbeiter auf dem Flughafengelände und/oder Bewohner rund um den Flughafen einer überproportionalen Gesundheitsgefährdung ausgesetzt sind, bzw. würden. Die spezifische Gesundheitsgefährdung durch die Durchdringung der UFP durch die Epithelzellen und Blutgefäße und die anschließende Ablagerung in den Gefäßen, findet bisher in den Grenzwertbetrachtungen keinen Erwähnung. Bei der Messtechnik der UFP müsste an Stelle des Gewichts die Partikelzahl innerhalb bestimmter Korngrößen als Maßeinheit verwendet werden, da das Gewicht der UFP praktisch irrelevant, ihr Beitrag zur Schadwirkung der Abgase aber sehr dominant ist. Dies gilt für die Grenzwertbetrachtungen der Abgase von Dieselfahrzeugen sowie von Flugzeugen.

Die Erweiterung des Flugverkehrs würde einen Anstieg des Ausstoßes der UFP sowohl in der Luft als auch am Boden zur Folge haben.

Neben der Belastung durch Ultrafeinstaub, ist auch Mikroplastik in immenses Problem. Auf dieses machte das Fraunhofer-Institut im Sommer 2018 aufmerksam: Reifen sind mit großem Abstand hauptverantwortlich für das weltweite Problem mit Mikroplastik, einer Unterart der Mikropartikel. In der Liste (s. Tab. 1) der Verursacher landet der Abrieb von Bitumen in Asphalt auf Platz 3.

Tab. 1: Top 10 der Mikroplastik-Quellen		
Platz	Mikroplastik-Quelle	Emissionen pro Kopf [g]
1	Reifen-Abrieb	1228,5
2	Freisetzung bei der Abfallentsorgung	302,8
3	Bitumen-Abrieb im Asphalt	228
4	Pelletverluste	182
5	Verwehungen Sport- und Spielplätze	131,8
6	Freisetzung auf Baustellen	117,1
7	Schuhsohlen-Abrieb	109
8	Kunststoffverpackungen-Abrieb	99,1
9	Fahrbahnmarkierungen-Abrieb	91
10	Faser-Abrieb bei der Textilwäsche	76,8

Insgesamt kommen in Deutschland pro Jahr 330.000 Tonnen an Mikroplastik zusammen. Laut den Autoren der Studie, ist Mikroplastik ein weitaus größeres Problem als Makroplastik, also Plastiktüten und -flaschen oder Strohhalm und Plastikteller. Während Letzteres gerade einmal 26 Prozent der gesamten Umweltbelastung durch Kunststoffe ausmacht, liegt der Anteil von Mikroplastik bei 74 Prozent.

Abrieb von Reifen und der Abrieb von Bitumen im Asphalt sind auch ein Problem des Flugverkehrs. Mit der im Antrag unterstellten Zunahme des Flugverkehrs wird die Produktion von Mikroplastik durch den Flugverkehr weiter zunehmen.

Weil Mikroplastik so klein und leicht ist wie Staub, kann er vom Wind hinweggetragen werden – besonders in Form von Fasern schweben die Teilchen gut. Mikroplastik könnte daher durch die Atmung in unsere Lunge gelangen. Auch könnte Mikroplastik im Trinkwasser negative Folgen haben.

3.2. Lärm

Die Naturschutzverbände, aber auch verschiedene andere Beteiligte, wie das Umweltministerium und LANUV, haben wiederholt auf die Notwendigkeit

einer Betrachtung der Gesamtlärmbelastung hingewiesen. Hinsichtlich der Notwendigkeit der Prüfung dieser Gesamtlärmbelastung im Rahmen der UVP ergibt sich dazu auch ein Hinweis aus Anlage 4 Nummer 4 c) UVPG, in der die Anforderungen an die Unterlagen des Vorhabens geregelt werden. Danach muss das Zusammenwirken mit den Auswirkungen anderer bestehender oder zugelassener Vorhaben oder Tätigkeiten dargelegt werden.

Das Verkehrsministerium veranlasste die Firma ACCON am 17.12.2019 eine Gesamtbelastung zu erstellen. In Verbindung mit dem zukünftigen Flugbetrieb am Flughafen Düsseldorf wurde die energetische Summation der Lärmquellen: Straße, Schiene, Gewerbe, Luftfahrt-affiner Bodenlärm vom Flughafen sowie Flugbetrieb am Boden und in der Luft vorgenommen. Dabei wurden ausschließlich Gebiete betrachtet, welche von Fluglärm in Höhe von mindestens 63 dB(A) tags oder mindestens 53 dB(A) nachts belastet sind und in denen sich vorhabenbedingt die Gesamtlärmsituation an der Schwelle der Unzumutbarkeit um mindestens 0,1 dB(A) verändern kann.

Der Bericht weist bei einer Einzelpunkt Betrachtung an einigen Immissionsorten einen zusätzlichen Anstieg der Gesamtbelastung bis zu 0,5 dB(A), durch den nach dem Antrag geplanten zusätzlichen Fluglärm, aus. Diese werden jedoch als irrelevant betrachtet, da Lärmerhöhungen von weniger als 1 dB(A) als geringfügig und für das menschliche Ohr nicht wahrnehmbar gelten.

Diese Aussage ist so nicht richtig. Jede Steigerung des Lärms führt zur einer Mehrbelastung, welche wiederum einen Anstieg der möglichen gesundheitlichen Schäden hervorruft.

4. Luftverkehrskonzeption

Die letzte Luftverkehrskonzeption 2010 stammt aus dem Dezember 2000. Die beantragte Erweiterung des Flugverkehrs am Düsseldorfer Flughafen wird auch auf Kosten der Regionalflughäfen gehen. Wie schon die vorgehende Genehmigung der Erweiterung des Flugverkehrs am Düsseldorfer Flughafen. Es fehlen bisher Ausführungen, wie diese Veränderungen mit der Luftverkehrskonzeption 2010 zu vereinbaren sind. Diese bitten wir einzureichen.

Die Landesregierung hat erkannt, dass eine neue Luftverkehrskonzeption auf die Veränderungen des Luftverkehrs in den letzten 20 Jahren reagieren muss. Sie will daher die neue Luftverkehrskonzeption 2030 erstellen.

Dazu wurde 2018/2019, unter Berücksichtigung der nachfolgenden Aspekte, das Gutachterkonsortium MKmetric Gesellschaft für Systemplanung und HPC Hamburg Port Consulting GmbH beauftragt Empfehlungen für den Luftverkehr des Landes zu entwickeln:

- Aktuelle und zukünftige Verkehrsentwicklung,
- Regionalwirtschaftliche Bedeutung des Luftverkehrs,
- (Grenzüberschreitender) Wettbewerb zwischen Flughafenstandorten,
- Drehkreuzfunktion von Flughäfen,
- Auswirkungen der Betriebseinstellung von Air Berlin;
- Optimierung landseitiger Anbindung von Flughäfen,
- Kooperationsansätze von Flughäfen,
- Institutionelle Rahmenbedingungen sowie wettbewerbsrelevante Kosten und Maßnahmen,
- Entwicklungsperspektiven unter Berücksichtigung von genehmigungsrechtlichen Rahmenbedingungen,
- Fluglärm und Abgasemission des Luftverkehrs

Diese Empfehlungen und die darauf aufbauende Luftverkehrskonzeption sind von großer Bedeutung für die Entwicklung des Flugverkehrs in NRW und konkret am Düsseldorfer Flughafen. Es ist daher vor einer Entscheidung über den Antrag die Luftverkehrskonzeption 2030 zu erstellen.

4. Unzureichende / Fehlende Unterlagen

Es fehlt weiterhin ein fundiertes Risikogutachten. Auch wenn das offengelegte Kapazitätsgutachten den beantragten Stundeneckwert von 60 Flugbewegungen pro Stunde als machbar bewertet, so ist die Kapazität des Gesamtsystems Flughafen mit dem vorhandenen Luftraum, den beiden Parallelbahnen und den Abfertigungskapazitäten mindestens so stark ausgelastet, dass ein erhöhtes Unfallrisiko nicht von vorne herein ausgeschlossen werden kann. Das ist jedoch nicht untersucht worden, so dass auch keine Aussage darüber möglich ist, ob tatsächlich ein erhöhtes Risiko vorliegt.

Im Rahmen der Floristischen Kartierung 2014 sind für insgesamt 10 Gebiete des Flughafens durch Vegetationsaufnahmen die vorhandenen Pflanzen kartiert worden. Für die jeweiligen Gebiete sind sowohl Biotopwerte als auch Biotoptypen ermittelt worden.

Diese Liste ist wurde jedoch bis heute nicht aktualisiert. Die als Kartierung der Fauna und Flora bezeichnete Karte gibt nur die Vegetation von 2014 wieder und enthält im Übrigen Aussagen zu Vögeln. Es liegen daher keine ausreichend aktuellen floristischen Kartierungen vor.

Weiterhin hat das Verkehrsministerium zahlreiche Stellungnahmen auf 13 Seiten zum Landschaftspflegerischen Begleitplan sowie auf 6 Seiten zum Artenschutzfachbeitrag erbeten.

Es ist nicht eindeutig erkennbar, inwieweit die erbetenen Stellungnahmen abgegeben worden sind. Einzelne Stellungnahmen mögen sich in den geänderten Unterlagen wie bspw. im LBP, im Gutachten zu Auswirkungen auf Fledermäuse und zu den FFH - Gebieten niedergeschlagen haben. Umfassend sind aber keine Stellungnahmen erfolgt.

In den Unterlagen war ausgeführt worden, dass die Auswertung vorliegender Daten, durchgeführte Untersuchungen/Kartierung und eine Bewertung der Habitatstrukturen ergeben habe, dass außerhalb der untersuchten Artenvorkommen keine weiteren Artenvorkommen zu erwarten seien. Insofern sei es nicht erforderlich, die Auswirkungen auf Schmetterlinge, Libellen, Heuschrecken und andere Insekten zu ermitteln.

Das Ministerium hatte gebeten, diese Unterlagen, aus denen sich dies ergibt, vorzulegen. Es ist nicht ersichtlich, dass dies erfolgt ist.

Es ist daher ein Gutachten, ein Bericht o.ä. vorzulegen, in dem die Antworten zu den Stellungnahmen, die vom Verkehrsministerium erbeten wurden, vollständig wiedergegeben werden. Nur so kann ersehen werden, ob die Naturschutzbelange ausreichend berücksichtigt wurden.

5. Bedarfsunsicherheit

Der beantragte Planfeststellungsbeschluss kann schon deswegen nicht erlassen werden, weil es keine ausreichenden Daten über einen Bedarf zur Ausweitung des Flugverkehrs gibt. Der Bedarf für mehr Flugbewegungen ist nicht nachgewiesen.

Das nun ausgelegte Prognosegutachten berechnet nur die möglichen Flugbewegungen und bezieht sich dabei auf ein „Potenzialgutachten“, das keine realistischen Szenarien enthält und andere Flughäfen in NRW völlig außer Acht lässt.

Zum jetzigen Zeitpunkt ist die Erstellung einer verlässlichen Prognose des Flugverkehrs aus zwei Gründen nicht möglich: 1. Die bereits oben erwähnten, vermehrten Bemühungen bzgl. der Verbesserung des Klimaschutzes und 2. die aktuelle Situation hervorgerufen durch die Corona-Pandemie.

Der Flugverkehr ist durch diese Beschränkungen massiv eingebrochen, und soll erst langsam wieder anfahren. Niemand kann sagen, wie zukünftig der Bedarf sein wird. Äußerungen der Flugverkehrsgesellschaften gehen dahin, dass diese froh wären, wenn auf längere Sicht hin wenigstens der jetzige Stand an Flugbewegungen wieder erreicht würde. Sogar der Flughafen selbst geht von 20% bis 30% (nach anderen Quellen von 25%) weniger Fluggästen aus, wie am 26. April der Presse zu entnehmen war.

Dabei gehen Experten davon, dass die bisherige Zahl der Geschäftsreisenden nicht mehr wieder erreicht wird. Denn die Unternehmen haben die Erfahrungen gemacht, dass ein großer Teil der Konferenzen auch über das Video abgewickelt werden kann. Man muss nicht durch alle Welt mit dem Flugzeug reisen, um sinnvolle Gespräche zu führen. Video-Konferenzen sind weniger aufwendig und kostengünstiger. Gerade weil die Unternehmen in nächster Zeit Kosten einsparen müssen, werden sie Video-Konferenzen statt Präsenzsprechungen bevorzugen, wo dies für die Gesprächsführung und Meinungsbildung ausreichend ist.

Und auch bei Urlaubsreisen besteht insbesondere bei Interkontinentalreisen die Unsicherheit, wie viele Flüge in den nächsten Jahren stattfinden werden. Denn etliche Urlauber haben bei Fernreisen ein ungutes Gefühl. Was ist, wenn die nächste Pandemie kommt? Komme ich dann zurück nach Deutschland, wo doch die Bundesregierung angekündigt hat, beim nächsten Mal keine Rückflugaktion mehr zu starten? Es spricht vieles dafür, dass in Zukunft für Reisen kürzere Ziele gesucht werden.

Wohlgemerkt, es kann auch anders kommen. Aber allein die realistische Möglichkeit, dass es in absehbarer Zeit zu weniger Flügen kommen wird, lässt es derzeit nicht zu, einen Planfeststellungsbeschluss zu erlassen, der in den nächsten Jahren eine Zunahme des Flugverkehrs voraussetzt. Die aktuellen Kapazitäten des Düsseldorfer Flughafens werden als ausreichend betrachtet, um den Bedarf auch zukünftig zu decken.

Die Corona-Pandemie hat gezeigt, wie schnell durch den Flugverkehr Pandemien weltweit verbreitet werden. Die Zunahme des Flugverkehrs am

Düsseldorfer Flughafen wird das Risiko verschärfen. Was wird der Flughafen also unternehmen, um das Ausbreitungsrisiko zumindest zu verringern.

Zusammenfassung

- Die geplanten Kapazitätserweiterungen widersprechen den Zielen des Klimaschutzes. Die Erstellung einer Klimaverträglichkeitsprüfung fehlt.
- Die vorgelegte Planung wird den Anforderungen der Umweltverträglichkeitsprüfung im Hinblick auf den gesamten Einwirkungsbereich nicht gerecht.
- Ein Anstieg des Flugverkehrs führt zu einem Anstieg der Belastung durch Ultrafeinstaub und Mikroplastik. Die Folgen dieses Anstiegs finden in den offengelegten Unterlagen unzureichende Erwähnung.
- Das Vorhaben wird die Gesamtlärsituation noch weiter verschlechtern. Die vorgenommenen Untersuchungen lassen die Einschätzung der Gesamtsituation im Hinblick auf das Schutzgut Mensch und menschliche Gesundheit nicht zu.
- Es fehlen weiterhin essentielle Gutachten und Unterlagen insbesondere in Bezug auf die Auswirkungen auf Tiere und Pflanzen, die eine Bewertung der Planung unmöglich machen.
- Der reale Bedarf ist aufgrund der aktuellen Corona-Pandemie nicht mehr korrekt abzuschätzen und wird sich zukünftig auch verändern. Eine Kapazitätserweiterung wird jedoch als ungerechtfertigt angesehen.

Abschließend sei noch einmal darauf hingewiesen, dass wir die vorgebrachten Argumente aus unserer Stellungnahme vom 08. Juli 2016 vollumfänglich aufrechterhalten.

Mit freundlichem Gruß,



Philipp Zamzow