

Stadt Korschenbroich
Sebastianusstraße 1

41352 Korschenbroich

**Bund für Umwelt
und Naturschutz
Deutschland LV NRW e.V.**

BUND-Ortsgruppe
Korschenbroich
Gerd Sack
Nordstr. 79
41352 Korschenbroich
Tel: 02161 / 672533
Fax: 02161 / 675449
e-mail:
bund.korschenbroich@bund.net

05. Juni 2020

**Antrag der Flughafen Düsseldorf GmbH vom 16.02.2015 i.d.F. vom 29.02.2016
Auf Erteilung eines Planfeststellungsbeschlusses;
Aktenzeichen 26.01.01 – PFV DUS
Hier: Stellungnahme des BUND Korschenbroich**

Sehr geehrte Damen und Herren,

nachstehend die Stellungnahme des BUND Korschenbroich zum Antrag des Flughafens Düsseldorf auf Erteilung eines Planfeststellungsbeschlusses mit ergänzenden und geänderten Unterlagen.

Der BUND Korschenbroich lehnt die Planung auf Erweiterung der Betriebsgenehmigung ab.

Die Fakten, wie in der ersten Stellungnahme dargelegt, halten wir auch bei den neuen Unterlagen aufrecht.

Begründung:

Die Behörde hat auch aufgrund nachträglich eingetretener Tatsachen (Klimakonflikt, Coronakrise mit entsprechend dauerhaften Konsequenzen) den Abwägungsprozess zu beachten.

Zum Thema Klimaanpassung, CO² sowie Feinstaub und andere gesundheitsschädliche Einwirkungen liegen veränderte politische Rahmenbestimmungen (Pariser Abkommen) vor.

Weltweit stiegen gerade im Verkehrswesen die CO²-Emissionen kontinuierlich und signifikant an.

Eine Trendwende in der Luftfahrt ist dringend notwendig.

Eine Pseudonachhaltigkeitspolitik ist das Gegenteil von ökologischer Nachhaltigkeit, die jetzt dringend gefragt ist.

Wirklich nachhaltiger und zukünftiger Flugverkehr ist nur vermiedener Verkehr.

Der Antrag der Flughafengesellschaft ist in allen Belangen nicht nachhaltig und steht im Widerspruch zum nachhaltigen Entwicklungspfad.

Allgemein ist bekannt, dass die Tragekapazität (CO²-Emissionen) der Erde heute schon zu hoch ist.

NRW ist mit Flugplätzen bedenklich übertversorgt.

- 2 -

Die Belastungen für die Bewohner im betroffenen Stadtgebiet überschreiten die zumutbaren Grenzen Zahlen und Angaben lt. WHO.

Um im Sinne einer gerechten Gesundheitsvorsorge zu agieren, müssten die von der WHO 2018 herausgebrachten „Leitlinien für Umgebungslärm“ eingehalten werden.

Hier heißt es von der Leitlinienentwicklungsgruppe (LEG) wie folgt:

Fluglärm (Empfehlung)

„Für die durchschnittliche Lärmbelastung empfiehlt die LEG stark, durch Flugverkehr bedingte Lärmpegel auf weniger als **45 dB L_{den}** zu verringern, weil Fluglärm oberhalb dieses Wertes mit schädlichen gesundheitlichen Auswirkungen verbunden ist.

Für die nächtliche Lärmbelastung empfiehlt die LEG stark, durch Fluglärm bedingte Lärmpegel auf weniger als **40 dB L_{night}** zu verringern, weil nächtlicher Fluglärm oberhalb dieses Wertes mit negativen Auswirkungen auf den Schlaf verbunden ist.

Weitere relevante Informationen, die für die Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens von Bedeutung sind wurden und werden nicht entsprechend gewürdigt.

Die erheblichen Umweltauswirkungen, wie z. B. Lärmverbreitung und starke Erhöhung durch Wetterbeeinflussung (Meteorologie) wurden nicht berücksichtigt.

Durch die oft zeitliche Verschiebung des Lärmgeschehens in empfindlichere Zeiten, wie z. B. Nachtrandstunden, ist eine zusätzliche Belastung entstanden.

Allgemein ist bekannt, dass das heutige Fluglärmschutzgesetz den aktuellen Erkenntnisstand der Lärmmedizin nicht genügt.

Bisher fand auch keine glaubhafte, hinreichend differenzierte und detaillierte Bedarfsanalyse im Allgemeinen sowie für die Nachtrandstunden statt.

Hier treten unüberwindbare Probleme auf, weil die letzten Sommermonate (2018/19) oft nur mit offenen Fenstern zu ertragen waren.

Gesundheitsschädliche Auswirkungen sind unausweichlich und stellen mehr als erhebliche Belästigungen dar (von einer erheblichen Belästigung spricht man, wenn 25 % der Befragten eine starke Belästigung angeben).

Die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung ist aufgrund der hier vorhandenen Summenpegel aller Schallquellen überschritten (Lande- und Startroute Landeplatz Mönchengladbach und Flugverkehr Düsseldorf).

Die doppelte Belastung der Kleinenbroicher durch den Kreuzungsverkehr der beiden Flughäfen bei niedrigen Flughöhen (besonders MG) ist bei der Gesamtbelastung Lärm / Schadstoffe nicht ausreichend berücksichtigt.

Die Erfordernisse zum Schutz vor Fluglärm wurden nicht angemessen berücksichtigt und somit die öffentlichen Interessen vernachlässigt.

Das Verschlechterungsverbot (gesundheitliche Vorsorge) spielt insbesondere bei mehrfach belasteten Bevölkerungsgruppen eine wesentliche Rolle.

Eine bedarfsspezifische Abwägungskontrolle im Hinblick auf die Lärmwirkungsursachen ist somit nicht gegeben.

Auch ist das Untersuchungsgebiet mit Blick auf die unterschiedlichen Schutzgüter und Auswirkungen des Vorhabens nicht zutreffend festgelegt (Korschenbroicher Umfeld, Einflugschneise Düsseldorf und Mönchengladbach).

Die DIN 18005 spielt als wichtigstes lärmtechnisches Regelwerk für die Bauleitplanung auch im Hinblick auf betroffene Wohnbebauung in Korschenbroich bezüglich des Fluglärms eine relevante Rolle.

Zieht man die von der WHO angegebenen Werte für Fluglärm ernsthaft in Betracht liegt hier ein städtebaulicher Missstand vor.

Bei ganzheitlicher Betrachtung ist hier das öffentliche Interesse betroffen. Das Gebiet entspricht auf Grund seiner Beschaffenheit **nicht** den allgemeinen Anforderungen des Umweltschutzes sowie an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse, also umweltbezogene Auswirkungen auf den Menschen und seine Gesundheit sowie der Bevölkerung (§ 1 BauGB). Dies erfüllt den Tatbestand einer Funktionsschwäche, was dem Wohl der Allgemeinheit widerspricht.

Eine angemessene Kommunikation bei tagsüber im Mittel von ca. 65 dBA Flugstörgeräusche ist nicht möglich. Ebenso ist der Schlaf gewaltig gestört, weil wie schon geschildert Schlafen in den heißen Sommernächten nur bei geöffnetem Fenster möglich ist und gerade in der Einschlafphase verspätete Flugzeuge ankommen.

Die betroffenen Wohngebiete in Korschenbroich sind in der Erfüllung ihrer Aufgaben erheblich beeinträchtigt. Dies stellt ein eigenständiges Gewicht dar. Die nachteiligen Wirkungen (Lärmerzeugung) müssen in der jetzigen Planungsphase einen höheren Stellenwert erhalten.

Die vom BUND Korschenbroich vorgetragenen Punkte (2016) wurden auch in der jetzigen Planergänzung überwiegend nicht beachtet, da auch die heutigen Angaben, die in wesentlicher Beziehung zum Vorhaben stehen, unrichtig bzw. unvollständig erscheinen.

Die Behörde hat auch bei nachträglich eintretenden Tatsachen (Klimakonflikte, Coronafolgekrise mit entsprechend dauerhaften Konsequenzen) diese zu prüfen und in der Abwägung voll zu berücksichtigen.

Neue wie alte Beweismittel sprechen gegen die Erweiterung, daher sollte der Antrag des Flughafens Düsseldorf abgelehnt werden, da keine objektive Notwendigkeit vorliegt.

Wie beim ersten Erörterungstermin (2016), wo keine gemeinsamen Lösungen für entgegenstehende Interessen erarbeitet wurden.

Auch wurden gegen das Vorhaben sprechende Gründe nicht ausreichend berücksichtigt.

Die Inanspruchnahme natürlicher Ressourcen Verschmutzung und Verlärmung von Luft hat die Grenzen des verträglichen weit überschritten.

Zur Zeit finden für die übermäßige Umweltschädigung keine Kompensationszahlungen statt.

So bekommt der Flugverkehr heute noch pro Jahr über 10 Milliarden Euro an Subventionen obwohl er der klimaschädlichste Verkehrsträger ist.

Gute Luft ist ein öffentliches Gut (Ökosphäre) der natürlichen Umwelt und menschlichen Wohlbefindens.

Um die erweiterten Verpflichtungen der nachhaltigen Entwicklungsziele und das Pariser Klimaschutzabkommen umzusetzen bedarf es einer bedürfnisgerechten Mobilität mit weniger Flugverkehr. Die Pfadabhängigkeit der alten Rahmenbedingungen der Luftfahrt ziehen nicht mehr, sie führen in eine Klimasackgasse.

Der Antrag ist nicht nachhaltig und deshalb abzulehnen.

Zitat aus dem BUND Magazin 02/2020:

Ausbau von London Heathrow verboten:

Mit einem historischen Urteil hat ein britisches Gericht der Regierung untersagt, den Flughafen Heathrow um eine dritte Start- und Landebahn zu erweitern. Denn der Ausbau des größten Flughafens Europas verletze **die Verpflichtungen, die Großbritannien im Rahmen des Pariser Klimaabkommens eingegangen sei.**

Ökologische **Nachhaltigkeit** hat heute mehr Gewicht als ökonomische Belange.

Ein kurzer Hinweis auf die nicht vorhandene raumverträgliche Lösung.
Hierzu hat der BUND Korschenbroich die Korschenbroicher BUND-Karte mit „Ruhigen Gebieten“ erstellt (s. Anhang).

An 18 Standorten im Stadtgebiet wurden Lärmmessungen durchgeführt. Das Ergebnis zeigt Daten von flugfreien Tagen.

Im Schnitt lagen die Werte bei ca. 40 dBA.

Bei Kontrollmessungen an den gleichen Standorten waren die Werte bei Flugbetrieb etwa im Mittel 10 – 15 dBA höher, obwohl sie nicht in der direkten Einflugschneise lagen.

Damit wird die Erholungseignung der Landschaft (Naherholung) und Wohnbevölkerung von Fluglärm stark betroffen, was für eine geringe Wertschätzung der Umweltgerechtigkeit spricht.

Resultat:

Das Vorhaben ist insbesondere mit Blick auf die nachteiligen Auswirkungen weder erforderlich noch gerechtfertigt.

Bedarfspläne treffen nicht mehr zu und überzeugen niemanden.

Die aktuellen Bedarfsprognosen sehen für die nächsten Jahre (Jahrzehnte) ganz andere belastbare Zahlen. Nicht nur wegen der Corona Pandemie sondern besonders auch auf Grund der notwendigen verschärften Klimaschutzziele (nicht nur Deutschland).

Auch im Hinblick auf die Umweltgerechtigkeit sind die mit dem Antrag verbundenen weiteren externen Kosten zu nennen, die nicht von der Luftfahrtindustrie getragen werden. Ganz abgesehen von den unverantwortlichen Subventionen für die Luftfahrt.

Weil die vom BUND Korschenbroich berührten Belange nicht hinreichend berücksichtigt und verkannt wurden, lehnen wir die Planung des Flughafens Düsseldorf ab.

Zum Wohle der bisher benachteiligten Bevölkerungsgruppen.

Die von uns im Jahr 2016 genannten Kritikpunkte halten wir auch bei den jetzigen Unterlagen vollumfänglich aufrecht.

Mit umweltfreundlichen Grüßen

Gerd Sack
BUND Korschenbroich