

18.6.2004

Pressemitteilung

Rücksichtsloses und irreführendes Vorhaben des Flughafens Düsseldorf

Der Flughafen Düsseldorf kündigte am 18.6.2004 einen Antrag an, der zur Erhöhung der Stundenkapazität auf 45 Bewegungen pro Stunde zwischen 6.00 Uhr und 23.00 Uhr führen soll. Dabei wird behauptet, dass ein neues Gutachten die Kapazität der alten Hauptbahn allein auf 45 Bewegungen pro Stunde belegt. Nach dem inzwischen gerichtlich bestätigten An-gerlandvergleich darf nicht mehr geflogen werden, als auf der Hauptbahn allein abgewickelt werden kann.

Die Kapazitätsbehauptung muss energisch bezweifelt werden, denn schon die bisher angenommene Kapazität von 38 Bewegungen pro Stunde ist zweifelhaft, denn in den sechs Jahren Mitbenutzungsbetrieb wurde der Verkehr vertragswidrig zu 35 % auf der Parallelbahn abgewickelt, weil angeblich sonst unzumutbare Verspätungen aufgetreten wären. Lediglich ein 6-monatiger Probetrieb allein auf der Hauptbahn mit gesperrter Parallelbahn könnte die Richtigkeit nachweisen.

Der Antrag würde nach der Rechenweise der Genehmigungsbehörde zu 147.016 Bewegungen in den sechs verkehrsreichsten Monaten führen und berücksichtigt absolut keinen Gedanken mehr für den Umweltschutz. Die bisherige Genehmigung erlaubte nur in der Zeit von 6.00 Uhr bis 21.00 Uhr 38 Bewegungen pro Stunde, während von 21 bis 22 Uhr nur 36 und von 22.00 bis 23.00 Uhr nur 25/15 Bewegungen (Sommer/Winter) aus Umweltgründen erlaubt waren.

Im Planfeststellungsbeschluss vom 16.12.1983 zum Bau der Parallelbahn waren die „lärmrelevanten“ Bewegungen auf 71.000 in den sechs verkehrsreichsten Monaten begrenzt worden. Die Begründung dieser Beschränkung auf den Seiten 122 bis 126 des Planfeststellungsbeschlusses ist lesenswert, denn sie trifft unverändert auch heute noch zu. Dennoch will der Flughafen jetzt über 140.000 lärmrelevante Bewegungen erlaubt haben. Der Schutz der Menschen zählt bei ihm nichts.

Die „Medieninformation“ des Flughafens enthält Unrichtigkeiten und Irreführungsversuche. So wird z.B. von „genehmigten 122.176 Bewegungen im Linien- und Charterverkehr“ gesprochen. Die Genehmigung enthält aber hierzu nur 115.920 Bewegungen. Ferner: „Über 25 Millionen Euro stellt der Airport in einem in Deutschland einmaligen Lärmschutzprogramm zur Verfügung, das als „Düsseldorfer Modell“ wegen seiner weitreichenden Schutzkriterien bekannt wurde.“ Dazu muss man wissen, dass dieses Programm nicht ein Wort zum Nachtschutz sagt, der aber in Düsseldorf das grosse Umweltproblem ist, weil hier jetzt schon bei ca. 50.000 Menschen die medizinischen Gesundheitskriterien im Nachtzeitraum überschritten sind. Gegen die Gesundheitsgefährdungen wäre ein Aufwand erforderlich, der etwa das 200-fache des zitierten Programms beträgt, aber der Flughafen tut nichts, jubelt sich aber als großer Schützer hoch.

Der Antrag ist wieder ein Beweis dafür, dass der Flughafen immer mehr verlangt, wenn er jeweils an eine Grenze stößt, dass man seinen Zusagen also nicht trauen kann. Die Betroffenen müssen auch an einer rechtmäßigen Behandlung zweifeln, denn wenn die für die Genehmigung verantwortlichen Minister und Ministerpräsidenten mit Flughafenaufsichtsrat und Flughafengeschäftsführung bereits vor der Antragstellung gemeinsam beschließen, dass die Stundenkapazität auf 45 Bewegungen angehoben wird, was sollen dann die zuständigen Beamten noch machen, zumal sie die zitierte Begründung der Umweltauflagen im Planfeststellungsbeschluss formuliert haben?