

Antwort der Bürger gegen Fluglärm auf die Erteilung der neuen Betriebsgenehmigung für den Flughafen Düsseldorf vom 08.11.2005

Sehr geehrte Mitglieder des Ausschusses für Bauen und Verkehr,

die neue Betriebsgenehmigung ist für 500.000 Lärmbetroffene sowie 12 Bürgermeister mit ihren Städten und Kommunen rund um den Flughafen nicht hinnehmbar.

Überall dort, wo es für die lärmgeplagten Anwohner wichtig gewesen wäre, wurden dem Flughafen - quasi als "Dankeschön" für andauernde Überschreitungen, Nachtflüge ohne Ende, Fliegen neben oder ohne Slot etc. - Ausdehnungsmöglichkeiten eingeräumt. Sich in geschlossenen Räumen aufhalten zu müssen, um die Lärmbelastung ohne Gesundheitsschäden zu ertragen, erinnert in starkem Maße an die aktuelle Stallpflicht für Geflügel, nur dass der Zwangsaufenthalt bei den Tieren in absehbarer Zeit vorbei sein wird. Selbst Hühner in Käfighaltung werden durch das Tierschutzgesetz offensichtlich besser geschützt als die Anwohner des Stadt-Flughafens Düsseldorf durch die Betriebsgenehmigungen des Verkehrsministers.

80% Plus an Landungen nach 22:00 Uhr (15+25=im Durchschnitt 20, jetzt 36) gegen ein 1% größeres Schallschutzgebiet, das sagt eigentlich alles. Nur zum Vergleich: Schallschutzausgaben in Düsseldorf (DUS) 25 Mio. und in Köln (CGN) 85 Mio.. Und schon heute liegen 3.500 UNERLEDIGTE Anträge auf Basis der bisherigen Genehmigung beim Flughafen und warten auf Bescheid, den der Flughafen kurioserweise auch noch selbst erteilen darf

Die in der neuen Genehmigung vorgesehene Kontrollfunktion hätte das Ministerium für Bauen und Verkehr sowieso schon seit Jahren übernehmen müssen. Sie wurde im übrigen bereits am 11.10.05 auf der Sitzung des Koordinierungsausschusses auf Antrag der Lufthansa einmütig beschlossen.

Der großzügige "Verzicht" auf 5 Flugbewegungen in 8 der 16 Stunden tut dem Flughafen sicherlich NICHT weh, hat er doch heute schon Riesenlöcher in der Slot-Nachfrage. Interessanter wird sein, in welche Zeiten er die Stunden mit 45 Flugbewegungen wohl legen wird? Wahrscheinlich werden es die Stunden von 6-7 Uhr, 7-8 Uhr, 10-11 Uhr, 14-15 Uhr, 18-19 Uhr und nach 21:00 Uhr sein, wetten?

Das Bundesverkehrsministerium (BMVBW) teilte uns mit, dass die neue Genehmigung für die Flugplankonferenz in Osaka ohnehin zu spät komme, man müsse deshalb am 12.12.05 nachkoordinieren. Wenn dies so ist, wozu dann dieser ministerielle Schnellschuss? Glauben Sie und der Minister wirklich, dass man pauschal 8 von 16 Stunden als "Spitzenverkehrszeiten" definieren und dem Flughafen die Auswahl der Zeiten selbst überlassen kann? Wie eine erste Analyse des Rechtsgutachtens (dessen Einsichtnahme uns am Montag verweigert wurde) zeigt, hält selbst der Anwalt des Ministeriums für Bauen und Verkehr (MBV), Herr Dr. Kämper, es für "nicht auszuschließen, dass ein Gericht im Streitfall die zulässige Auslegung des Begriffs des Spitzenverkehrs auf einen Wert von weniger als 50% ... beschränkt". Wie kommt Minister Wittke trotz dieser klaren Aussage im Gutachten dazu, in der Pressekonferenz zu verkünden, er sei sich SICHER, dass alles gerichtsfest sei. Hat Herr Wittke dieses Gutachten überhaupt gelesen? Wenn ja, wann und mit welchem Verständnis?

Glauben Sie und der Minister denn wirklich, die Bürger (und Wähler) würden es klaglos akzeptieren, wenn der zu ihrem SCHUTZ vor LÄRM geschlossene UNKÜNDBARE ANGERLANDVERGLEICH einseitig, systematisch sowie mit fragwürdigen Auslegungen und Begründungen ("Jobmaschine", Rechtsgutachten etc.) durch die neue Betriebsgenehmigung des Ministers Wittke ausgehöhlt wird? Äußerst merkwürdig ist in diesem Zusammenhang auch, dass das Rechtsgutachten in seiner Endfassung nachweisbar erst am Tag der Genehmigungsverkündung (07.11.05) gegen 11:00 Uhr im Ministerium eingetroffen ist? Da der Minister aber bereits in der Sitzung des Ausschusses für Bauen und Verkehr am 03.11.05 (also einige Tage vorher) zu Punkt 8 der Tagesordnung sagte, er werde in der kommenden Woche den Antrag des Flughafens genehmigen, kann konstatiert werden, dass die Entscheidung des Ministers faktisch bereits zu einem Zeitpunkt getroffen wurde, als das Rechtsgutachten in seiner abschließenden Fassung noch nicht vorlag.

Nichts, aber auch gar nichts von dem, was die 23.000 Einwender stellvertretend für die weitaus größere Zahl an Betroffenen gefordert haben und was ihnen entgegen gekommen wäre, wurde umgesetzt (NachtflugVERBOT, Reduzierung der Flüge in den Tagesrandzeiten etc.). Statt dessen spricht Minister Wittke in der Pressekonferenz von "aktivem Schallschutz an Häusern" (was immer das sein mag) und wiederholt das ewige Märchen von der "Jobmaschine" Flughafen. Wo sind denn in diesem Fall die belastbaren Zahlen, die der Minister in anderen

Fällen so gerne vor seiner Entscheidung abwarten möchte (z. B. am 03.11.05 beim Thema Sperrung der Straßen mit Maut-Ausweichverkehr!). Wann legt der Verkehrsminister die Zahlen vor, die seine These von der "Jobmaschine" belegen. Warum lassen SIE als Mitglied des Ausschusses für Bauen und Verkehr diese Doppelmoral bei den Zahlen durchgehen?

Welche Verschlechterungen kommen nun auf die lärmbeeinträchtigten Anwohner des Flughafens zu?

1. Die Billigflieger werden noch mehr als bisher schon in DUS anheuern.
2. Wegen des dadurch weiter zunehmenden Wettbewerbs wird die politisch gewünschte, dringend erforderliche und sinnvolle Kooperation zwischen den beiden großen Flughäfen DUS und CGN auch zukünftig NICHT stattfinden.
3. Um 6:00 Uhr früh wird sich die Lärmbelastung durch startende Flugzeuge annähernd verdoppeln, und abends werden wir nicht 200 "ausnahmsweise" verspätete Landungen pro Monat haben, sondern 300-400. (Dafür an dieser Stelle schon einmal "HERZLICHEN DANK", auch im Namen der 500.000 Fluglärmbeeinträchtigten sowie der Städte und Kommunen im Umland des Düsseldorfer Stadt-Flughafens.)
4. Obwohl der Flughafen Düsseldorf innerhalb der Stadt und in einem dicht besiedelten Umland liegt, wird er auch weiterhin Schritt für Schritt (oder besser Genehmigung für Genehmigung) weiter daran arbeiten, seine Kapazitäten im Fracht- und Billigflugsegment auszubauen. Würde hingegen - wie vom Flughafen, der IHK und anderen Befürwortern permanent behauptet - die Ausweitung des Geschäftsreiseverkehrs im Mittelpunkt stehen, bräuhete man die Ausweitung in den Abend- und Nachtstunden nicht. Zu dieser Zeit fliegen nur Billig- und Frachtflieger. Geschäftsleute sind zu dieser Zeit bereits wieder zu Hause oder noch in der Firma. Mal sehen, welche Fluglinien demnächst in welchen Segmenten wie viele Slots zusätzlich nachfragen werden (BEDARF). Mal sehen, wie viele Mitarbeiter am Flughafen neu eingestellt, outgesourct oder entlassen werden (JOBMASCHINE). Und mal sehen, wie häufig die neuen Grenzwerte zukünftig wieder überschritten und durch die bekannten Slot-Tricksereien unterlaufen werden (SLOT-MONITORING).

Und was ist eigentlich, wenn wir, die 500.000 Lärmbeeinträchtigten und die 12 Städte und Kommunen, unsere Klagen gegen die neue Betriebsgenehmigung gewinnen? Dann haben alle Beteiligten einen immensen Schaden: der Flughafen Düsseldorf, die Airlines, sofern sie anderswo Slots aufgegeben haben, um in DUS zu fliegen, die anderen NRW-Airports, das Land, die Regierung, die Regierungsparteien und auch wir, die Anwohner, weil wir durch einen NIEMALS zu rechtfertigenden SOFORTVOLLZUG genau in den durch den Angerlandvergleich geschützten Tagesrand- und NACHTzeiten zusätzlich belastet werden.

Der im WDR-Fernsehbericht sichtlich hoch erfreute Flughafenchef ist Beweis genug dafür, dass die im Verwaltungsverfahren durchgeführte Abwägung letztlich doch extrem zu Gunsten des Flughafens und zu Lasten der betroffenen Anwohner ausgefallen ist. Aber vielleicht war Dr. Schwarz auch nur deshalb besonders froh, weil der Minister KEINE EXTERNEN GUTACHTEN zum Bedarf, zur Kapazität und zur Lärmpsychologie eingeholt, sondern sich bei seiner fragwürdigen Entscheidung ganz auf die Argumente und Stellungnahmen des Flughafens verlassen hat. Qui bono?

Die neue Landesregierung ist angetreten, damit es "in NRW besser wird". 500.000 Menschen haben nun gesehen, was dies für sie bedeutet. Seien Sie versichert, wir werden das so schnell NICHT vergessen. Die EINZIGE Chance, die jetzt beginnende Lärmkatastrophe noch halbwegs zu stoppen ist ein ABSOLUTES NACHTFLUGVERBOT zwischen 23 und 6 Uhr, OHNE JEDE AUSNAHME, so wie in Hamburg. Dies ist ein durchaus mögliches politisches Ziel und es ist auch durchsetzbar, wenn man es denn will.

Mit (mühsam) freundlichen Grüßen

Christoph Lange

Dr. Leo Hellemacher

1. Vorsitzender Bürger gegen Fluglärm e.V.