

Bürger- Informationsbroschüre



*Sich ärgern bringt
nichts,
sich wehren schon...*



Hintergrundinformationen
zum bevorstehenden
Antrag auf Erweiterung
der Betriebsgenehmigung des
Flughafens Düsseldorf 2015

Januar 2015

Herausgeber:

Bürger gegen Fluglärm e.V.

Postfach 23 27 40646 Meerbusch

Vereinsregister des AG Neuss, Nummer VR2135

Inhaltsverzeichnis

Salami-Taktik des Flughafens.....	5
Jobmotor Flughafen?.....	7
Auswirkungen von Fluglärm auf die Gesundheit	9
Auswirkungen von Fluglärm auf das Schulsystem	11
Abgasbelastungen des Flugverkehrs.....	13
Schönrechnerei der Lärmkartierung	15
Die Zukunft der Luftfahrt.....	17
Streifzug durch die Luftfahrtlobby	19
Wen schützt das Fluglärmgesetz?.....	21
Wertverlust von Immobilien im Flughafenumfeld	23
Nachtruhe? Ausnahmen!	25
A320 – Eine Geschichte zum Heulen	27

Manche bekommen

NIE GENUG

Flughafen zu Hause



Bild Moisés Nazário: Abuja

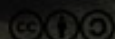


Darf es ein bisschen

MEHR

 sein?

Bild Laszlo Lebrun

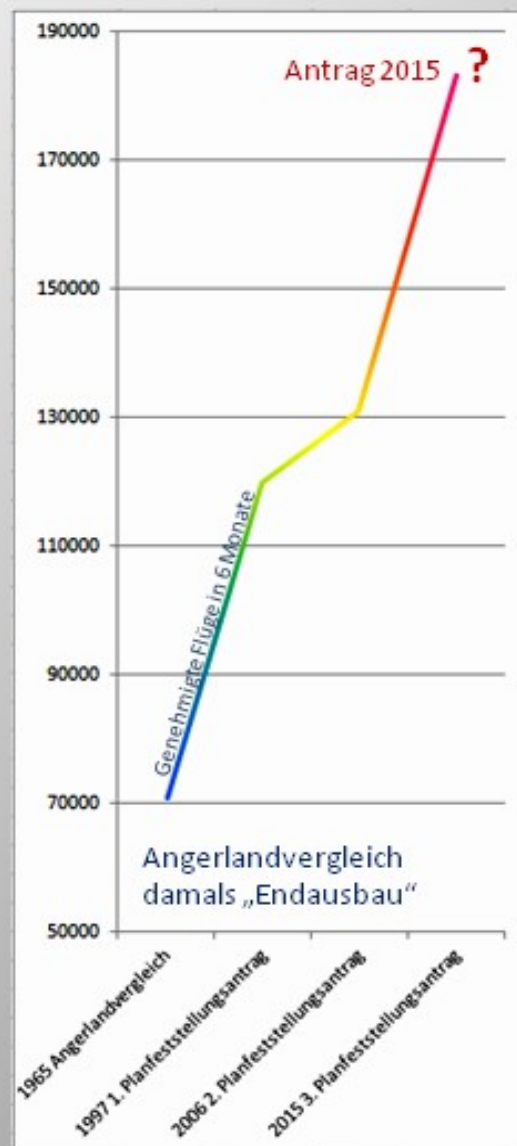


Die Geschichte der

Salami-Taktik

des Flughafens Düsseldorf

Design Laszlo Lebrun



Sie wollen
sich nicht alles
bieten lassen?

Machen Sie mit!

Salami-Taktik des Flughafens

"Die DFG¹ erklärt, daß...der Generalausbauplan [1965], den Endausbauzustand des Flughafens Düsseldorf aufzeichne...die Parallelbahn ist eine Ausweichbahn... Sie wird nur in den Zeiten der Betriebsunterbrechung der Hauptstartbahn und zu den Zeiten des Spitzenverkehrs über Tage betrieben."

Die Geschichte des Flughafens Düsseldorf als Lehrbuch der Salami-Taktik:

Im Angerlandvergleich von 1965 haben Gemeinden um den Flughafen Düsseldorf und das Verkehrsministerium einen langen Streit über einen Endausbau und den Betrieb des Flughafens mit der Aussicht auf eine geplante zusätzliche Landebahn beigelegt. Er setzte einen Schlusstrich unter die anhängigen Gerichtsverfahren, die zum Ziel hatten, den Anwohnern Schutz vor den Folgen einer unkontrollierbaren Expansion des Flugbetriebes zu bieten.

Der Flughafen hat alle seine Möglichkeiten aus dem Vergleich genutzt: damit konnte der Bau einer sonst nicht durchsetzbaren zweiten Start- u. Landebahn beginnen. Sie war ja nur eine Ausweichbahn, mehr Fluglärm war nicht zu befürchten. Tatsächlich sahen auch die ersten Betriebsgenehmigungen keinen Anstieg der Flugbewegungen vor. Noch nicht.

1977: Antrag zum Bau der 2. Bahn. Es wird ausdrücklich erklärt, dass die technische zusätzliche Kapazität nicht für eine Erhöhung der Flugbewegungen genutzt werden darf.

Als die 2. Landebahn dann gebaut wurde, wuchsen die Begehrlichkeiten, die Landebahn sollte auch möglichst ohne Einschränkung verwendet werden...

Jetzt stand der Angerlandvergleich, der die 2. Landebahn erst ermöglichte, im Weg.

Dann begann eine dauerhafte Salami-Taktik mit viel Lobbyismus, um den verhassten Vertrag Scheibe für Scheibe auszuhöhlen:

Erste Scheibe: die erste Bahn soll schon alleine mehr Kapazität abwickeln können, also kann man auch diese Kapazität auf 2 Bahnen verteilen.

1983: Der Planfeststellungsbeschluss für den Bau der Parallelbahn stellt die jährliche Kapazität der Hauptbahn mit 91.000 Bewegungen fest, in den sechs verkehrsreichsten Monaten maximal 71.000 gewerbliche Flugbewegungen.

Zweite Scheibe: man erfindet die Lärmkontingentierung. Wenn Flugzeuge auf dem Papier leiser werden, kann man mehr davon starten lassen.

So beantragte 1992 der Flughafen beim Ministerium eine Ausweitung der Flugbewegungszahlen auf 120.650. Verkehrsminister Clement erteilte dafür 1997 eine Betriebsgenehmigung, die jedoch von OVG Münster 1999 einkassiert wurde.

Dritte Scheibe: nach dem Scheitern von 1999 wird eine Übergangsgenehmigung beantragt, man könne ja die Kapazität nicht mehr reduzieren...

Die Interimgenehmigung wird ohne Beteiligung der Öffentlichkeit erteilt.

Vierte Scheibe: man versucht jetzt, den gehassten Vertrag für ungültig zu erklären: So versucht der Flughafen 1998 den Angerlandvergleich einseitig zu kündigen. Dies wurde erst 2002² vom Oberverwaltungsgericht für unzulässig erklärt, aber in der Zwischenzeit wurden Fakten geschaffen:

2004 beantragt der Flughafen neue Spitzeneckwerte:

- von 06 bis 22 Uhr stündlich bis zu 45 Flugbewegungen
 - von 22 Uhr bis 23 Uhr stündlich bis zu 45 Landungen
- genehmigt wurden nur 36, später auf 33 reduziert.

Fünfte Scheibe: man definiert neu, was eine Spitzenzeit ist: so entscheidet das Oberverwaltungsgericht, dass Spitzenzeiten bis zu 50% der Betriebszeit sein können!

Ab jetzt betrachtet der Flughafen den Ersatzbahncharakter der Nordbahn als definitiv begraben, und plant sie nach vorheriger Beantragung voll im Betrieb.

Sechste Scheibe: man kündigt jetzt einen neuen Antrag an, die Grenzen der Nutzung auszuweiten, und verwässert die Limits bis zu Bedeutungslosigkeit. Die 50% der Spitzenzeit sollen beliebig auf das gesamte Jahr verteilt werden. Nachdem das auf Widerstand gestoßen ist, soll jetzt ein Kontingent die Spitzenzeiten flexibel definieren. So kann jetzt alles nach Belieben Spitzenzeit werden, Zeiten mit weniger Verkehr gibt es naturgemäß ausreichend dafür.

2015: Es sollen mind. 32 000 Flüge mehr durch die flexiblere Nutzung der Nordbahn erreicht werden, die Zahl der planbaren Flugbewegungen pro Stunde soll von heute 45 auf bis zu 60 erhöht werden können.

Parallel dazu wurde der Flughafen weit über den „Endausbauzustand“ des Generalausbauplans erweitert:

- neue Rollwege wurden angelegt
- Tausende von Quadratmetern Vorfeldfläche wurden zubetoniert, um mehr Abstellplätze zu schaffen
- nach dem Brand wurde das Terminal mit einer Kapazität von 22 Mio Passagieren (vorher 16 Mio) aufgebaut

Und dies alles *ohne* ein Planfeststellungsverfahren, *ohne* eine Beteiligung der Betroffenen!

Somit bliebe vom Angerlandvergleich gar nichts mehr übrig, es dürfte geflogen werden, was das Zeug hält und sogar mehr, denn auch mit 2 Pisten ist eine Frequenz von 60 Bewegungen pro Stunde kaum mit der gebotenen Sicherheit zu realisieren!

Dem rein wirtschaftlichen Interesse der Betreiber sollte das legitime Interesse der Bevölkerung am Schutz ihrer Gesundheit, ihres Eigentums und ihrer Lebensqualität gegenüber stehen.

Das scheint aber kaum etwas zu wiegen, wenn hier ein paar Scheinjobs, die keiner je überprüfen wird, in Aussicht gestellt werden.

¹ Düsseldorf Flughafen Gesellschaft

²http://www.ovg.nrw.de/behoerde/presse/pressemitteilungen/01_archiv/2002/30_020906/index.php

Es ist nicht alles Wirtschafts-

MOTOR

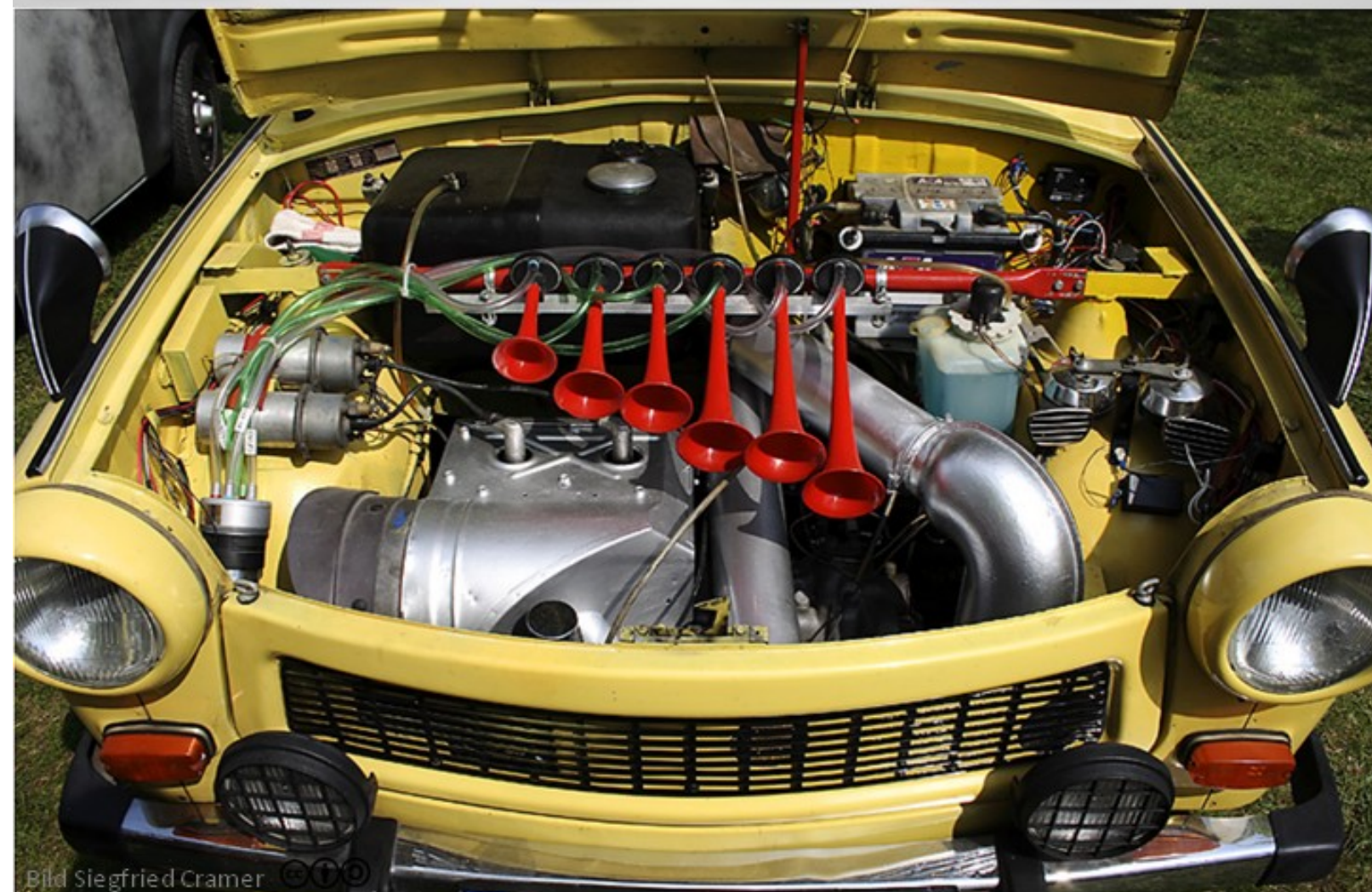


Bild Siegfried Cramer

Was viel

LÄRM

macht.

Glauben auch Sie
nicht mehr an
die fabelhaften
Versprechen?

Machen Sie mit!

Wann hat die Flugindustrie jemals ein
Jobversprechen eingehalten?

Design Laszlo Lebbun



Jobmotor Flughafen?

"Politik hat nur den Spielraum, den die Wirtschaft ihr lässt." Dieter Hildebrandt

Ja, die Flughafen Düsseldorf GmbH bildet die Lebensgrundlage für viele Unternehmen. Auch im Haushalt der Stadt Düsseldorf schlägt die Dividende aus der Beteiligung z.B. mit ca. 16 Millionen Euro zu Buche. Niemand verkennet die Bedeutung des Unternehmens und dessen Arbeitsplatzrelevanz. Auch unumstritten ist, dass der Flughafen ein wichtiges Glied in der Infrastruktur des Landes darstellt und für die Wirtschaftsentwicklung der Region an sich wichtig ist.

Wider jede Vernunft wird jedoch Entscheidern im Ministerium die wirtschaftliche Wichtigkeit des Flughafens als Selbstzweck zur Begründung von immer exzessiveren Forderungen vorgelegt. Es werden dabei Gutachten von der Luftfahrtindustrie in Auftrag gegeben, die höchst phantasiereiche Ergebnisse bringen. So hat die Branche laut Statistischem Bundesamt aktuell 143.000³ direkt Beschäftigte, nach Angaben des Luftverkehrsverbandes BDL beträgt die Zahl hingegen 324.500! Die Auftragsstudien von Flughäfen – so eine Analyse von Prof. Dr. Friedrich Thießen⁴ – greifen ganz im Sinne des Auftrags nur die positiv wirkenden Effekte heraus und verschweigen die anderen.

Wes Brot ich ess, des Lied ich sing....

Problematisch ist auch, dass all diese Gefälligkeitsstudien mit Daten aus den Jahren 1980 bis 1993 (vor der Wirtschaftskrise) arbeiten. Neue unabhängige Studien der OECD, die auf aktuellen Daten basieren, belegen „enttäuschende Ergebnisse“ und „keinen messbaren Einfluss“, ja sogar „das Fehlen von belastbarem Einfluss auf Wachstum“⁵. Auch Studien wie z.B. RWI 1999 kamen bereits damals zu diesem Ergebnis.

Eine Schweizer Studie⁶ kommt sogar zum Ergebnis, dass die Erreichbarkeit in der sogenannten „Wohlstandsbanane“, die von London über die Niederlande, das Ruhrgebiet, das Rhein-Main-Gebiet, dem Stuttgarter und Münchener Raum bis Mailand reicht, völlig ausreichend ist und ein größeres Angebot eher der Entwicklung dieser Region schaden würde.

Lediglich im interkontinentalen Verkehr (in Düsseldorf ein nur kleiner, aber größer werdender Teil der Flugbewegungen) wäre ein kaum nennenswerter positiver Effekt von 0,02% zu verzeichnen.

So hätte man schon damals im Jahre 2005 die wesentliche Erweiterung der Betriebsgenehmigung kritischer betrachten müssen. Aus heutiger Sicht kann daraus überhaupt kein Gewinn an Arbeitsplätzen festgestellt werden. Warum sollte dies morgen anders werden? Warum schenkt man den nachweislich Interessenkonfliktbehafteten Auftragsstudien der Luftfahrtlobby überhaupt noch Glauben?

Der politische und lobbyistische Druck auf regionale Entscheidungsträger ist enorm. Sie werden mit einseitigen Informationen verleitet, einen Flughafen zu begünstigen (der zur Hälfte einem Pensionsfond der kanadischen Armee gehört) zu Lasten von anderen Strukturen ihrer eigenen Region, die sich in öffentlicher Hand befinden. Denn was Düsseldorf bei der Konzentration gewinnt, verlieren die anderen. Dadurch werden auch erhebliche öffentliche Investitionen oder Subventionen bei anderen Regionalflughäfen NRWs entwertet. Die anderen Flughäfen werden desto defizitärer, je mehr Flugbewegungen sich nach Düsseldorf verlagern. Das belastet den Haushalt der Kommunen und damit mindestens indirekt das ganze Bundesland. So basiert auch diese Expansion hauptsächlich auf Sonderkonditionen für Billiganbieter, die kaum Umsatz generieren. Offensichtlich müssen Mitbewerber heraus gedrängt werden, die Kommunen zahlen die Zeche. Ohne diesen selbstmörderischen Unterbietungskampf könnte eine größere Businessnachfrage für die Spitzenslots problemlos bewältigt werden.

Den hohen Anteil an Flugverbindungen zu Urlaubszielen (>70%) und die extrem günstigen Flugpreise dorthin bringen auch die heimische Hotel- und Gastwirtschaft in immer größere Schwierigkeiten. Gegen die Konkurrenz aus dem Mittelmeerraum haben sie keine Chance.

Die forcierte Expansion am Betrieb des Flughafens führt nicht zu mehr Beschäftigung. Vielmehr liefern sogenannte nicht-flugbezogene Aktivitäten das Gros der verbuchten Arbeitsplätze, hierzu zählen die Beschäftigten der Unternehmen, die sich neulich in der Flughafen-City umgesiedelt haben. Diese Arbeitsplatzmigration stellt lediglich eine Verlagerung der Aktivitäten innerhalb der Region dar. Insofern wird die Job-Konzentration um den Flughafen Düsseldorf die Probleme der NRW-Umstrukturierung noch verstärken.

Der Standort mitten in der Metropole Rhein-Ruhr des Flughafens Düsseldorf war nie dafür ausgewählt worden, den massiven Verkehr eines Flughafen-Drehkreuzes zu bewältigen.

So leiden zu viele Menschen unter den Emissionen. Hier muss gehandelt werden. Es sei denn, man möchte aus den angeblich „positiven Effekten“ der Luftfahrtindustrie auf die Gesundheitsbranche Kapital schlagen: Fluglärm und –feinstaub machen krank und dies wiederum schafft für Ärzte und viele Beschäftigte in der Gesundheitsbranche Arbeit.

Dumm nur, dass diese ohnehin überlastet sind...

³ Destatis, WZ08-511,512,522,5239,773,3316. (ohne Herstellung von Luftfahrzeuge)

⁴ <http://library.fes.de/pdf-files/wiso/10826.pdf>

⁵ (OECD 2013: 102, 103)

⁶ http://www.bakbasel.ch/wDeutsch/competences/location_factors/accessibility/accessibility-W3DnavanchorW261010042.shtml

DUSOLAERM forte

75 dB (A) Tropfen mit Langzeitwirkung

Täglich:
40 vor dem Frühstück
80 nach dem Frühstück
80 nach dem Mittagessen
35 beim Abendessen
45 vor dem Einschlafen



© Photomontage Laszlo Lebrun, Bild Aero Icarus Düsseldorf 2008

Zu Risiken und Nebenwirkungen
lesen Sie die Beilage und fragen
Sie Ihren Arzt oder Akustiker

Sie wollen
nicht alles
schlucken?

Machen Sie mit!

Auswirkungen von Fluglärm auf die Gesundheit

"Fluglärm stört mich nicht."

Könnte man meinen. INRA fragte im Auftrag von *Focus*: „Meinen Sie, dass Lärm Ihre Gesundheit beeinträchtigt?“ 40% der Betroffenen meinten: „Gar nicht“. Der Lärmgeplagte versucht - trotz Lärms von außen - zumindest innerlich die Ruhe zu bewahren. Hörforscher Fleischer warnt jedoch: „Mit solchen psychologischen Tricks kann man sich nur vorübergehend selber betrügen.“⁷

Das Ohr schläft nie, unseren Gehörsinn können wir nicht ausschalten. Er ist pausenlos aktiv, sogar im Tiefschlaf. Es sei ein Irrglaube, dass man sich an Lärm gewöhnen könne, der Körper reagiere auf jeden Fall. In der Nacht wirkt der Lärm sogar als mehrfach stärkerer Stressfaktor als am Tag. Das ausgeschüttete Stresshormon Cortisol erzeugt eine „Niederlage-Reaktion“ des Körpers. Bleibt der Zustand lange erhalten oder wiederholt er sich immer wieder, droht der Körper zu kapitulieren: Das Immunsystem arbeitet schlechter, das Risiko für Bluthochdruck und Magengeschwüre steigt, das Herz-Kreislauf-System altert schneller.⁸

Prof. Dr. Glaeske und Prof. Dr. Greiser untersuchten in einer umfangreichen Studie, die im Umfeld des Köln-Bonner Flughafens entstand, die Daten von einer Million Krankenversicherten. Die Studie zeigte, dass Fluglärm zwischen 23 und 1 Uhr nachts die Gesundheit offenbar besonders belastet und das Risiko für einen Herzinfarkt oder einen Schlaganfall signifikant erhöht.⁹

Alle unabhängig geführten Laborstudien ergeben, dass durch Lärm der Blutdruck steigt und der Körper vermehrt Stresshormone ausschüttet. Auf Dauer können schwere Herz-Kreislauf-Erkrankungen entstehen oder begünstigt werden. Das Berliner Umweltbundesamt (UBA) rechnet für Deutschland hoch, dass mehr als 2000 Menschen jährlich allein an Herz-Kreislauf-Erkrankungen bedingt durch Verkehrslärm sterben. Die Behörde schätzt zudem, dass 15 bis 25 % aller Herzinfarkte dem Lärmstress zuzuschreiben seien. Nach dem Rauchen ist Lärm der wichtigste Risikofaktor für Herz-Kreislauf-Erkrankungen.

Der Kardiologe Prof. Dr. Thomas Münzel von der Mainzer Uniklinik geht noch weiter: Der Fluglärm erfülle den Tatbestand der Körperverletzung. Dass dauerhafter nächtlicher Fluglärm das Risiko für die Entstehung von Bluthochdruck deutlich erhöht, hat die HYENA-Studie¹⁰ in einer Untersuchung an mehreren europäischen Flughäfen nachgewiesen. Eine Schweizer Studie (Huss et al., Epidemiol., 2010) hat den Zusammenhang zwischen der Sterblichkeit durch Herzinfarkte und Fluglärm eindeutig nachgewiesen. So erhöht eine Dezibelzahl von 53 dB(A) bei Nacht das Erkrankungsrisiko für eine KHK (Koronare Herzkrankheit) bei Männern um 32 %, bei Frauen um 96 %! Ebenfalls 53 dB(A) bei Nacht steigern das Erkrankungsrisiko für einen Schlaganfall bei

Männern um 58 %, bei Frauen sogar um 122 % (Deutsche Herzstiftung 2013).

Die Weltgesundheitsorganisation (WHO) hat in den kürzlich veröffentlichten *Leitlinien Nachtlärm* einen Dauerschallpegel von 40 dB außerhalb von Gebäuden als Schutzziel definiert. Dies ist die Obergrenze, die nachts noch als gesundheitlich unbedenklich auch für Risikogruppen wie chronisch Kranke, alte Menschen und Kinder gilt.

Auch juristisch ist der Fall eindeutig: BVerfGE 56, 54, Stichwort Fluglärm „Zumindest in Form von Schlafstörungen lassen sich Einwirkungen auf die körperliche Unversehrtheit schwerlich bestreiten“¹¹.

Die Richtwerte für Nachtlärm der Weltgesundheitsorganisation definiert schon ab 30 bis 40 dB(A) moderate Gesundheitseinwirkungen und empfiehlt 40dB(A) als Zielwert für Nachtgeräusche.¹² Darüber hinaus wird die gängige Praxis, Fluglärm über einen Dauerschallpegel klein zu halten, stark kritisiert.

So betont in der Lärmwirkungsstudie NORAH, der Umweltpsychologe Prof. Dr. Guski, die Notwendigkeit von zusätzlichen Bewertungskriterien wie Häufigkeit und die zeitliche Verteilung der Schallereignisse in der Bewertung von Fluglärmbelastungen.

Die Gesundheitsschäden werden nach heutigen Kriterien schlichtweg schöngerechnet. Dafür sorgen von Lobbyisten beauftragte eigene Studien und Gutachten – erstellt von den immer selben gut bezahlten Experten. Dazu verweisen Branchenvertreter und Planer immer wieder auf wirtschaftliche Vorteile, den Standortwettbewerb der Städte, die Interessen von Luftfahrt und heimischer Industrie. Sie stellen sicher, dass Entschädigungsansprüche aufgrund gesundheitlicher Belastungen zuverlässig abgelehnt werden und Expansionswünschen der Flughäfen in dicht besiedelten Ballungsräumen wider jeglicher Vernunft zugestimmt wird.

Robert Koch, Begründer der modernen Bakteriologie und Mikrobiologie prophezeite bereits im Jahre 1910: „Eines Tages wird der Mensch den Lärm ebenso unerbittlich bekämpfen müssen wie die Cholera und die Pest“

„Schutz vor Lärm heißt, ihn an der Quelle zu verhindern“, sagt Ludger Visse vom Deutschen Arbeitsring für Lärmbekämpfung.

Der akustische Abfall des Flughafens beschallt um wirtschaftlicher Vorteile willen die gesamte Metropolregion RheinRuhr.

Die Zeche zahlen die Anwohner. Mit ihrer Gesundheit.

⁷ <http://www.proakustik.de/hoeren/>

⁸ <http://www.pharmazeutische-zeitung.de/index.php?id=50802>

⁹ <http://www.fr-online.de/kreis-offenbach/flughafen-frankfurt-fluglaerm--das-ohr-schlaeft-nie-,1473032,22318704.html>

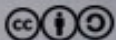
¹⁰ <http://www.hyena.eu.com/Reports.htm>

¹¹ <http://www.zeit.de/2012/08/P-Fluglaerm>

¹² http://www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0017/43316/E92845.pdf

OBEN GELÄRMT...



Photomontage basierend auf ein Bild von Jarle Refsnes  J. Refsnes

Sie wollen
auch
keine Lärm-
Bildung?

Machen Sie mit!

... UNTEN GELERN+?

Auswirkungen von Fluglärm auf das Schulsystem

„Ich fühle mich oft hilflos, wenn ich Kindern etwas beibringen möchte und sie nicht aufmerksam sein können. Sie scheinen zwar zuzuhören, tun es aber in Wirklichkeit nicht - es bleibt nichts hängen!“

Wie könnte der Lehrer M. es auch besser? M. ist sich des Problems durchaus bewusst, weiß aber nicht, wie er es lösen kann. Alle 2 Minuten dröhnen die Flugzeuge über die Schule. Beim Berufseinstieg wird geraten, die Stimme zu senken, wenn es in der Klasse zu laut wird. Die Stimme des Lehrers muss aber mindestens zehn Dezibel lauter sein, um von Hintergrundgeräuschen unterschieden werden zu können. Wenn er verstanden werden will, muss er schon so laut werden, dass es nicht mehr souverän wirkt¹³.

Lärm kann Gespräche stören oder sogar beenden, wenn er lauter ist als das gesprochene Wort. Untersuchungen an der Universität Oldenburg zu Lärm in Klassenzimmern zeigen, dass Störgeräusche dazu führen, dass sich Zuhörer stärker konzentrieren müssen. Bei lauter Umgebung bekommen Kinder nicht nur weniger mit, sie behalten auch weniger. In Studien wiesen die Wissenschaftler nach, dass auch moderate Hintergrundgeräusche die Leistungen von Schülern um 10 bis 25 % verschlechterten. Die Werte in Klassenzimmern liegen häufig über 55 dB(A). Dabei ist kein Unterricht mehr möglich. Aus einem solchen Lärmpegel hat die Schule leider keinen Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen, und die Klassenräume sind fast immer reine akustische Fehlkonstruktionen.

Lärm beeinträchtigt die schulische Leistungsfähigkeit von Kindern. Das belegen Studien aus vier Ländern der europäischen Union in der so genannten RANCH Studie, in der etwa 2800 Kinder im Alter von neun bis zehn Jahren untersucht wurden. Demnach sind die Lernfähigkeit und die Gedächtnisfunktionen signifikant verschlechtert, wenn Schulen in einem mit Fluglärm belasteten Gebiet liegen. So vermindert sich die Fähigkeit zum verständnisvollen Lesen ab einem äquivalenten Dauerschallpegel von 50 dB(A) am Tag (Lärm im Freien außerhalb der Schule) deutlich. In einer früheren Münchner Studie an 350 Kindern im Alter von neun bis zehn Jahren in der Nähe von Flughäfen war unter anderem eine Verminderung der Motivation zum Lösen verschiedener Aufgaben gefunden worden¹⁴.

Negative Effekte hat der Fluglärm auch beim Lesen lernen. Eine im Fachblatt „Lancet“ 2005 veröffentlichte multinationale Studie untersuchte lärmgeplagte Grundschüler in der Nähe der Flughäfen London-Heathrow (Großbritannien), Schiphol (Niederlande) und Barajas (Spanien). Diese schnitten beim Leseverständnis deutlich schlechter ab als Schüler einer Vergleichsgruppe, die in ruhigen Gegenden wohnten. Die Forscher konnten sogar belegen, dass jede Zunahme der Lärmbelastung um fünf dB (Dezibel) die Leseentwicklung um ein bis zwei Monate verzögert.¹⁵

Prof. Dr. Maria Klatte von der TU Kaiserslautern erklärt in der neuesten Studie NORAH¹⁶: „Fluglärm verringert die Leseleistungen, Fluglärm stört beträchtlich den Unterricht schulische und gesundheitliche Lebensqualität werden beeinträchtigt.“ Fluglärm wirkt möglicherweise nicht direkt auf das Lesevermögen, sondern nur indirekt über sogenannte Vorläuferfertigkeiten, das heißt über sprachliche Fähigkeiten, die das Kind braucht, um gut Lesen lernen zu können.¹⁷

Lärm kann auch das Wohlbefinden und das soziale Miteinander beeinträchtigen. Eine österreichische Studie aus dem Jahr 2002 untersuchte den Einfluss des umweltbedingten Lärms auf rund 1400 Kinder zwischen acht und elf Jahren. Der Umweltlärm wirkte sich deutlich auf das Verhalten der Kinder in der Schule aus, und zwar nicht nur auf ihre Leistung, sondern auch ihr soziales Verhalten und ihre Konzentrationsfähigkeit. Dabei zeigte sich: Je lauter die Umwelt desto größer war der Einfluss auf die psychische Gesundheit.

Die vom Lehrer vorgenommene standardisierte Schulleistungs- und Schulverhaltensbeurteilung zeigte eine mit der Lärmbelastung kontinuierlich abnehmende Punktezahl. Die lärmbelastete Schülergruppe berichtete über mehr Stresssymptome im täglichen Leben, hatte einen stärkeren Anstieg der Herzfrequenz auf Stressbelastung, einen höheren Ruheblutdruck und erhöhte Nacht-Urin-Werte bei zwei Stresshormon-Parametern.

Dass Kinder weniger leicht sprechen lernen, wenn zu viel Lärm herrscht, legen auch Studien amerikanischer Forscher an rund hundert Kleinkindern im Alter bis zu 13 Monaten nahe. Demnach können die Kinder die für sie bestimmten Worte ihrer Eltern oder Betreuer nicht mehr gut herausfiltern, wenn der Umgebungslärm zu groß ist.¹⁸

Zu ähnlichen Ergebnissen war zuvor auch eine Studie in Bayern gekommen. Dort untersuchten Wissenschaftler Grundschüler nach dem Umzug des Münchner Airports von Riem ins Erdinger Moos. Während die neu Beschallten im Erdinger Moos schlechtere kognitive Leistungen zeigten, verbesserten sich die der Kinder am alten Standort.

Unabhängig von den Ergebnissen der Lärmstudie wünschen sich betroffenen Pädagogen zurzeit vor allem eines: vernünftigen Schallschutz für die Klassen. Sonst müssten sie im Rhein-Ruhrgebiet etwa die Lehrzeiten verlegen, denn von 23 Uhr abends bis 6 Uhr morgens sollte (theoretisch) Nachtruhe sein.

¹³ http://www.schuleundgesundheit.hessen.de/fileadmin/content/Medien/NRW-NDS_Hft_Laerminfo_09-03-03.pdf

¹⁴ www.helmholtz-muenchen.de/fileadmin/FLUGS2/Laerm.End_neu

¹⁵ news.bbc.co.uk/2/hi/health/4603189.stm

¹⁶ <http://www.laermstudie.de/ergebnisse/ergebnisse-kinderstudie/ueberblick/>

¹⁷ http://mann-beisst-hund.de/blog/wp-content/uploads/2014/04/140416_NORAH_Wissen_Nr1_Final.pdf

¹⁸ http://www.wissenschaft.de/archiv/-/journal_content/56/12054/1038598/Krach-macht-wortkarg/

Airport Catering

Photomontage Laszlo Lebrun
Bild Baghee58 @ Flickr 

Tagesmenü

Himmel und Erde

mit feinem Koriander geräuchert

*Täglich serviert von 5.55 bis nach Mitternacht
Kein Ruhetag*



**Täglich im ganzen
Rhein-Ruhr-Gebiet
frei Haus serviert!**

Stinkt es
auch Ihnen?

Machen Sie mit!

Abgasbelastungen des Flugverkehrs

"Gott sei Dank, dass die Menschen noch nicht fliegen können und den Himmel ebenso verschmutzen wie die Erde", Henry David Thoreau (1817-62).

Wie Recht hatte er! Damals.

Es ist für viele Bürger heute selbstverständlich, jedes Jahr mit dem Flugzeug in den Urlaub zu fliegen. Weit entfernte Ziele und Kurzzeitreisen werden mit Billigangeboten attraktiv gemacht. Nur noch 30% der Passagiere fliegen aus geschäftlichen Gründen, 70% haben also privaten Charakter, im Wesentlichen Urlaubs- und Kurzurlaubsflüge.

Die Folgen dieses gewaltigen Anstiegs des Luftverkehrs für die Umwelt sind weitreichend. In 2007 produzierte die weltweite Luftfahrt¹⁹ 672 Millionen Tonnen CO². Der Luftverkehr beeinflusst das Klima vor allem langfristig durch die Emission von Kohlendioxid (CO²), das im Mittel länger als 60 Jahre in der Atmosphäre verbleibt²⁰. Dazu kommen Stickoxide – die in den oberen Luftschichten wochenlang dreimal so klimaschädlich, als solche in den unteren Luftschichten sind – sowie die für dieses Verkehrsmittel spezifischen – Kondensstreifen und Zirren die zusätzlich zum Strahlungsantrieb (im Umfang schwankend, jedoch sehr deutlich) beitragen.

Die Luftfahrtlobby preist gerne das Flugzeug als ein energieeffizientes Verkehrsmittel an. Der Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft e.V. gibt im Jahr 2013 insgesamt pro Passagier durchschnittlich **3,68 Liter** Treibstoff auf 100 Kilometer an. Wir haben diese Aussage am Beispiel Lufthansa (die wohl keine veraltete Technik einsetzt) überprüft: Der Gesamt-treibstoffverbrauch der Lufthansa Group lag im Berichtsjahr 2013 bei rund 9 Mio. Tonnen Kerosin (Seite 110). Dafür verkaufte sie 205.015 Mio. Sitzkilometer. (Seite 44) Daraus ergibt sich ein Verbrauch von 4,4 kg/100 km oder **5,48 l/100 km** und Sitz.

Die Werte sind allerdings abhängig von den tatsächlich geflogenen Entfernungen: je kürzer die Entfernung, desto höher ist der durchschnittliche Verbrauch, denn insbesondere Starts verbrauchen sehr viel Energie.

Daher ist die lokale Belastung für die Nachbarschaft extrem hoch: so haben wir lediglich für den Flugkorridor unter 900m (das heißt etwa z.B. von Kaarst bis Essen-Bredeney) in Mai 2014 für 18.288 Flugbewegungen ein CO² Ausstoß von **21.500 Tonnen** nachgerechnet²¹.

Demnach wurden 2013 rund um Düsseldorf durch 210.800 Starts und Landungen **79.000 Tonnen** Kerosin verbraucht, die rund **245.000 Tonnen** Treibhausgas emittierten. Das ist so viel, wie, im gleichen Korridor, die Durchfahrt von ca. **20 Millionen** schweren LKWs!

Hinzu kommt, dass Düsenflugzeuge (neben den Schiffen) die einzigen Verkehrsträger sind, die ihre Schadstoffe ungefiltert in die Atmosphäre abgeben. Durch die Verbrennung des Kerosins werden daher erhebliche Mengen giftiger Stoffe freigesetzt. Diese sind

vorwiegend Kohlenmonoxid, Stickoxide, Schwefeloxide ungebraute Kohlenwasserstoffe und Kohlenstoff in Form von Ruß, Feinstaub, sowie Benzol und Toluol.

Den o.g. Emissionen kommen (Avistra, Mittelwerte²²) hinzu: **1001 Tonnen** NO_x, **38 Tonnen** Schwefeloxide, **124 Tonnen** CO, **30 Tonnen** Kohlenwasserstoffverbindungen, **1,5 Tonnen** Ruß und Feinstaub.

So registrierten an windarmen Tagen am Flughafen die Messstationen Spitzen bis **98 µG/m³** Stickoxide (Grenzwert des UBA 30 µG/m³) sowie **128 µG/m³** Ozon (Gesundheitsschutz-Grenzwert des UBA 120 µG/m³) und **13 µG/m³** Schwefeldioxid (Grenzwert des UBA 10 µG/m³).

Die Umweltschädlichkeit des Flugverkehrs wird politisch kleingerechnet. Der Preis dafür ist immens: Schlechte Luft erzeugt Atemwegerkrankungen, Treibhausgas-Emissionen verändern das Klima, Lärm führt zu Schlafstörungen und ruft psychischen Stress hervor. Dennoch finden Politiker den Luftverkehr subventionswürdig. So ist z.B. Kerosin von praktisch jeglicher Steuer befreit. Seltsam!

So hat bisher die Luftfahrt-Lobby die Einbeziehung des Luftverkehrs in den Emissionshandel besonders geschickt verhindert: Den Airlines wurden Emissionsrechte zugeteilt²³, gleichwohl die Anwendung in Europa über Ihre amerikanischen und asiatischen Filialen („vorerst“ bis Ende 2016) verhindert, so dass das großzügige Geschenk auch noch gewinnbringend verkauft werden konnte!

Hier wirkt die eingeführte Luftverkehrsabgabe wie ein Tropfen auf einen heißen Stein. Hiermit wird die hohe Subventionierung durch die Befreiung der Mineralölsteuer sowie der Mehrwertsteuer nicht mal im Ansatz ausgeglichen.

So belief sich das Steueraufkommen der Luftverkehrsabgabe 2011 auf 959 Mio. €, währenddessen o.g. Steuerprivilegien auf 10,4 Milliarden € aufsummieren²⁴.

Das Meinungsforschungsinstitut TNS Emnid fragte im Februar 2014, im Auftrag von FÖS und VCD, ein Stimmungsbild in der Bevölkerung ab. Das zentrale Ergebnis der Umfrage: Mehr als drei Viertel der Befragten finden es nicht richtig, dass Fluggesellschaften keine Mineralölsteuer zahlen müssen⁴.

Willi Brandt sagte: „Ich warne davor, zu glauben, dass der Markt die Umwelt alleine in den Griff bekommt - dies ist geradezu eine Paradeaufgabe für die öffentliche Verwaltung“...

Wenn sie nur jetzt endlich handeln würde!

¹⁹ <http://www.greenaironline.com/news.php?viewStory=217>

²⁰ http://www.dffd.de/Downloads/DLR_0709xx_KlimawirkungenLuftverkehr.pdf

²¹ flugzeuggenau, nach den ICAO Emissionswertrichtlinien.

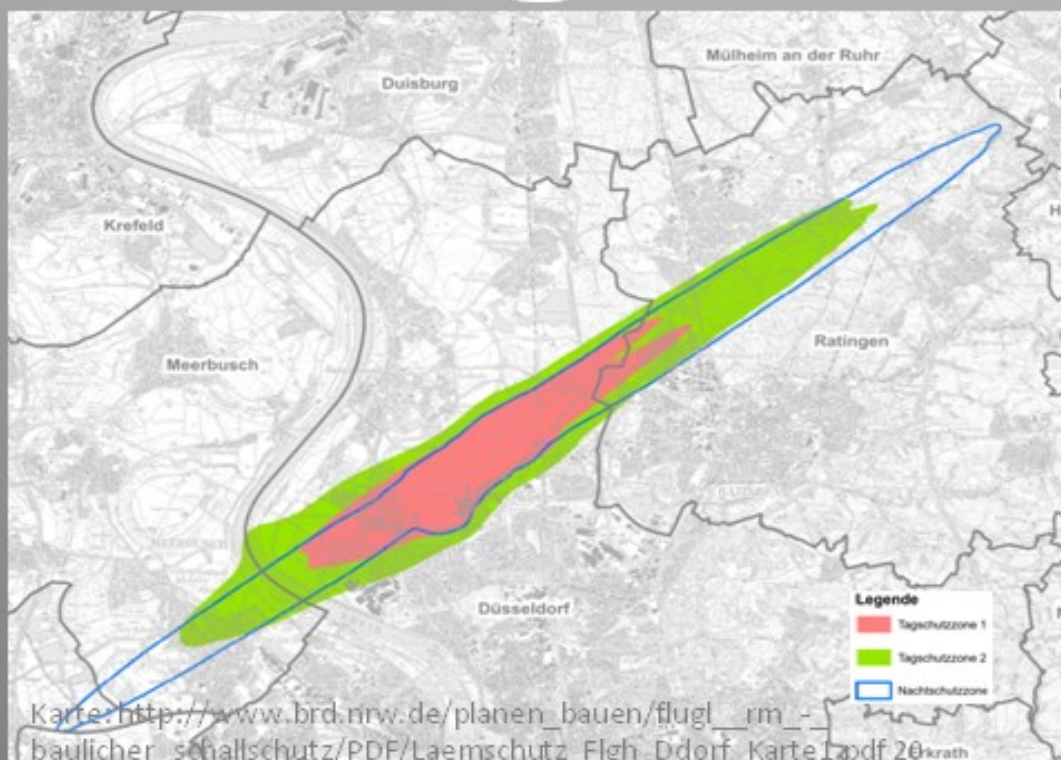
²² <http://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/377/dokumente/radig.pdf>

²³ http://www.bmvi.de/DE/VerkehrUndMobilitaet/Verkehrspolitik/VerkehrUndUmwelt/EmissionshandelLuftverkehr/emissionshandel-luftverkehr_node.html

²⁴ <http://www.foes.de/themen/verkehr/luftverkehr/>



Klingt irre? So wird Fluglärm **Klein**gerechnet



Sie wollen
ehrliche
Informationen?

Machen Sie mit!

Schönrechnerei der Lärmkartierung

„Fühlen sich Menschen in ihrer Umgebung durch Lärm belästigt und die „Sachverständigen“ antworten mit dem „Äquivalenten Dauerschallpegel“, dann ist das Missverständnis vorprogrammiert“²⁵

Lärm wird in Dezibel (dB (A)) gemessen. 75 dB (A) ist schon extrem laut und wird bereits als unerträglich empfunden. In ähnlicher Lautstärke dröhnen alle 2 Min. die Flugzeuge über Peters Kopf, es beginnt kurz vor 6:00 in der Früh und endet nicht selten nach Mitternacht. Peter leidet extrem darunter und meint, er hätte zumindest Anspruch auf eine Entschädigung oder Lärmschutzmaßnahmen. Weit gefehlt! Für seinen Standort wird gerade noch eine Lärmbelästigung von knapp unterhalb 55 dB(A) angenommen. Also himmlische Ruhe... Der Nächste bitte!

Wie ist so etwas möglich? Für die Lärmbelästigung wird nicht die momentane Lautstärke angenommen, sondern berechnete „Mittelungspegel“ oder „äquivalente Dauerschallpegel“. Das mag für das gleichmäßige Rauschen einer Straße ein gutes Kriterium sein. Bei Fluglärm stören vor allem die Lärmspitzen, diese werden aber rechnerisch so lange gemittelt und verwässert, bis Ruhe herrscht. Auf dem Papier.

Laute Geräuschereignisse, die sich vom Hintergrundgeräusch abheben, ziehen Aufmerksamkeit auf sich und werden häufig als besonders lästig empfunden. Wegen der stärkeren Wirkungen von Fluglärm gegenüber dem Straßenverkehrslärm hat das OLG Koblenz (Urteil vom 6.5.1998 - 1 U 1568/93) in einer Entscheidung, die weitgehend nicht berücksichtigt blieb, einen Fluglärm-Malus von 10 dB(A) begründet²⁶.

Jeder weiß es: ein einziger tropfender Wasserhahn kann einem den Schlaf rauben. Dabei bräuchte man 10 Millionen Wassertropfen, um den Lärm von einem einzigen Überflug zu erreichen! Dennoch beharrt die Gesetzgebung beständig auf der irrsinnigen „äquivalente Dauerschallpegelberechnung“. So steht es in einer Lärmschutzverordnung, die mehr die Flughafenbetreiber als die Bürger schützt. Die Lärmschutzverordnung verfehlt damit ihren Schutzanspruch – sie ist gewollte Täuschung der Bürgerinnen und Bürger die im Bereich der Flugschneisen wohnen.

Diese Missstände hat auch der 115. Tätigkeitsbericht der Bundesärztekammer gerügt: „Die bestehenden Regelwerke sind nicht in der Lage, die Bevölkerung wirksam zu schützen. Es gibt einen offensichtlichen Widerspruch im Schutzniveau zwischen den Landesimmissionsschutzgesetzen, dem Bundesimmissionsschutzgesetz und dem Fluglärmgesetz dergestalt, dass das Fluglärmgesetz die schlechteste Schutzwirkung vor Lärm entfaltet. Dies wird noch verstärkt, wenn die quellspezifische Wirkung des Fluglärms betrachtet wird. Die Grenzwerte im Fluglärmgesetz sind deutlich zu hoch und stehen in einem offensichtlichen Widerspruch zur vorhandenen Evidenz aus nationalen wie internationalen Studien. Erschwerend kommt hinzu,

dass die Lärmberechnungsverfahren der Problematik der Einzelschallereignisse nicht wirklich gerecht werden. Dies ist unhaltbar, da damit Risiken verharmlost und Kausalitäten sowie Verantwortlichkeiten verdeckt werden“²⁷.

Dabei spricht die Bundesärztekammer auch die Problematik der Lärmkarten an: Lärmkarten sollten erstellt werden, um die Lärmbelastung zu erfassen und darzustellen. Leider bestehen Lärmkarten aus einem Dickicht aus widersprüchlichen Informationen, je nachdem zu welchem Zweck sie erstellt worden sind:

- die Lärmkartierung der Schutzzonen berechnet nach Fluglärmgesetz
- die Lärmkartierung der Lärmaktionsplanung berechnet nach lokalen Landesimmissionsschutzgesetzen
- die Lärmkartierung der Lärmaktionsplanung auf nationaler und europäischer Ebene berechnet nach dem Bundesimmissionsschutzgesetz, das sich an dem europäischen Recht anlehnt.

Aufgrund unterschiedlicher Definitionen der Messung, des Bemessungsraums, der Bewertung und Gewichtung der zu Grunde gelegten Flugbewegungen und Windrichtungen fallen für eine gleiche Schallgrenze z.B. 60 dB (A) höchst unterschiedlicher Lärmflächen an.

Wen wundert's: die kleinste der Lärmflächen fällt auf die Lärmkartierung der Schutzzonen, auf dessen Basis der Flughafen Entschädigungen an seine Anrainer bezahlen müsste. Die Lärmberechnungen werden von dem Flughafen selbst in Auftrag gegeben, die Basisdaten werden geheim gehalten und fallen immer so aus, dass die Entschädigungszone genau dort endet, wo eine Stadtsiedlung anfängt.

Lärmkarten werden aufgrund von Prognosen berechnet, nicht gemessen²⁸. Eine Überprüfung der Richtigkeit der Berechnungen aufgrund von Vor-Ort Messungen erfolgt nicht. Messungen sind nur zur Information der ohnehin machtlosen Fluglärmkommission vorgeschrieben, dessen Daten DUS auch nicht veröffentlicht.

Der Flughafen DUS stellt zwölf Schallmessstationen, hält allerdings die direkten Messergebnisse unter striktem Verschluss und braucht drei bis vier Monate, bis die "aufbereiteten" Ergebnisse in einem Bericht veröffentlicht werden. Zum Vergleich werden in Berlin, Dresden, Frankfurt Hamburg, Köln und München die Messwerte in Quasi-Echtzeit im Internet bereitgestellt²⁹. Nach langen Jahren hat nun auch der Flughafen Düsseldorf geschafft, die jeweils aktuellen Lärmausschläge der Messungen mit einer Verzögerung von 15 min ins Internet zu stellen. Ob die dort angegebenen Daten korrekt ermittelt wurden, kann nicht geprüft werden.

²⁵http://www.dega-akustik.de/fachausschuesse/laerm/vortraege/4_genuit_psychoakustische_bewertung.pdf

²⁶http://dejure.org/gesetze/rechtsprechung/Grundstueckswert_im_Fluglaermgebiet.html?Gericht=OLG%20Koblenz&Datum=06.05.1998&Aktenzeichen=1%20U%201568/93

²⁷http://www.aerztekkammer-mainz.de/aktuell/aktuell/files/PM_Fluglaerm_02_14.pdf

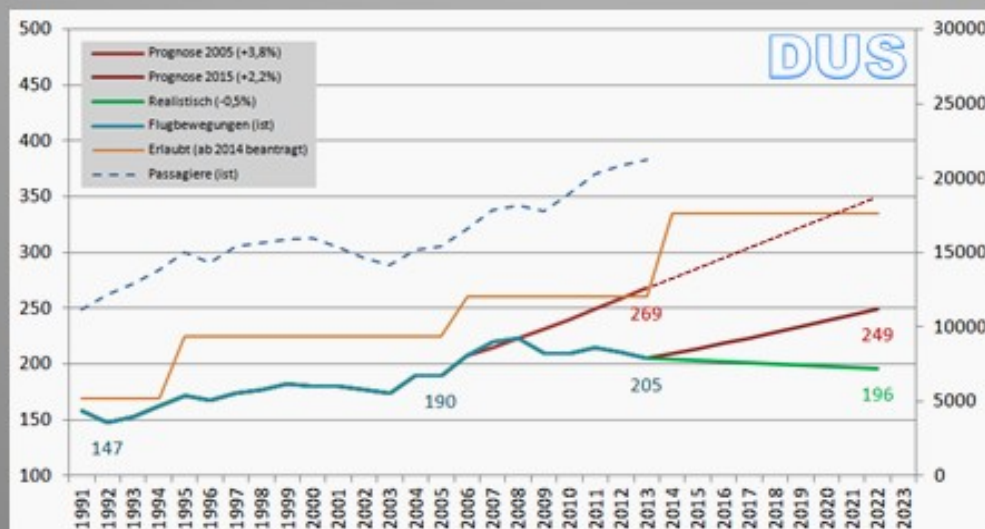
²⁸http://www.datakustik.com/fileadmin/user_upload/PDF/Papers/Paper_LaermprognoseMessungen_Probst_DAGA2010.pdf

²⁹ <http://www.xn--fluglrm-portal-9hb.de/fluglaerm-debatte/laermmessung/>

Wohin steuert



die Luftfahrt ?



Sie glauben
auch nicht an
Märchen?

Machen Sie mit!

Passt Ihnen die Prognose, Herr Auftraggeber,
oder wollen wir noch mehr angeben?

Die Zukunft der Luftfahrt

"Es ist nicht unsere Aufgabe, die Zukunft vorauszusagen, sondern auf sie gut vorbereitet zu sein."
(Perikles, 490 v. Chr.)

Hinter vielen der Projekte, die von Luftverkehrsprognosen begleitet werden, stehen Interessen. Dies gilt insbesondere für Ausbauvorhaben von Flughäfen, die von eindeutigen Zielen und Wünschen getragen werden. Die Gutachter, die im Rahmen solcher Ausbauvorhaben tätig werden, sind der Gefahr ausgesetzt, beeinflusste Prognosen zu erstellen.

In einem Planfeststellungsverfahren geht es stets um die Abwägung von Interessen. Flughäfen stellen ihre Interessen als öffentlichen Belang mithilfe von Verkehrsprognosen in den Vordergrund. Diese Prognosen sind fast immer grotesk überzogen und erweisen sich im Nachhinein als falsch.

Die Luftfahrtbranche hat leichtes Spiel: die Gutachter sind ihre Auftragnehmer und wollen auch in Zukunft Aufträge bekommen. Sie liefern erwartungsgemäß die gewünschten Ergebnisse, die stets von den Gerichten als wissenschaftliche Tatsachen akzeptiert werden.

So sagten die Prognosen für Düsseldorf im Jahre 2004 eine jährliche Steigerung von 36.000 Flugbewegungen voraus, die bis 2013 ein Plus von **41%** ergeben sollte. Auf Basis dieser jährlichen Steigerung prognostizierte die Antragstellerin einen Zuwachs von „bis zu **5.750 Arbeitsplätzen**“, die als Ergebnis der neuen Betriebsgenehmigung wie Pilze aus dem Boden sprießen sollten. Welcher Verwaltungsjurist würde die Verantwortung auf sich nehmen, 5.750 Arbeitsplätze zu gefährden?

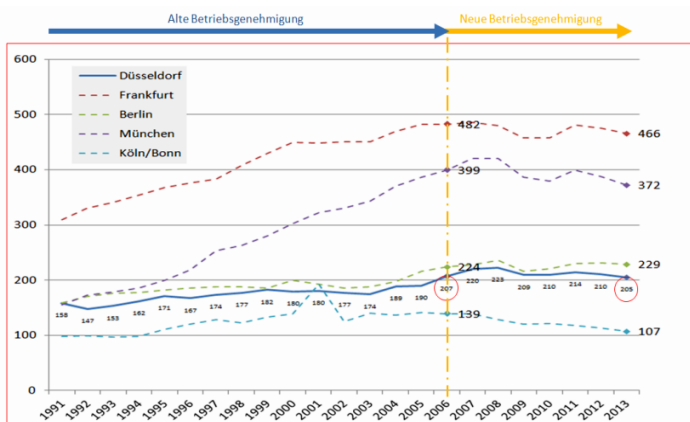


Bild: Vergleich Flugbewegungen der großen deutschen Flughäfen.
Quelle: www.adv.aero

Tatsächlich wurde nach der neuen Betriebsgenehmigung im Jahr 2013 verglichen zu 2006 eine „Steigerung“ an Flugbewegungen von sage und schreibe **0 %** erreicht, seit 2008 ist sogar ein abnehmender Trend von etwa 2 % pro Jahr zu erkennen. Von den versprochenen Arbeitsplätzen gibt es weit und breit keine Spur. Der Flughafen beschäftigt heute sogar weniger Personal als damals!

Problematisch ist jedoch, dass Juristen sich hartnäckig weigern, vergangene Entscheidungen im Lichte neuer Erkenntnisse zu hinterfragen. Auch wenn sie sicher im Privatleben über einen gesunden Menschenverstand verfügen, sind sie in ihrer Arbeit an Rechtsnormen gebunden. Juristen rechnen nicht, sie übernehmen die

ihnen präsentierten Ergebnisse der Gutachter als sachlich bewiesene Grundlage, die nie überprüft wird. Entscheidungen der Vergangenheit gehen in die Rechtsprechung über und bilden die Grundlagen neuer Entscheidungen, jenseits jeder Vernunft, für immer und ewig.

Konfrontiert man die Gutachter mit den Ergebnissen ihrer vergangenen Studien, wird beschwichtigt: es sind Krisen vorgekommen, die man nicht vorhersehen konnte. Als ob in den letzten 30 Jahren Krisen Mangelware gewesen wären!

Und für die Zukunft will man auch nicht daraus lernen. Auftragsprognosen der Luftfahrtindustrie sehen immer noch den Flugverkehr kontinuierlich anwachsen und sagen eine Verdoppelung der Flugbewegungen bis 2035 vor. Ist dies realistisch? Es gibt gute Gründe, das zu bezweifeln.

Prognosen nennen kaum konkrete Zahlen als Eingangsgrößen ihrer Berechnungen. Sie behaupten „gekaufte Daten“ zu nutzen die sie – leider, leider – nicht veröffentlichen dürfen. Sie nennen aber sehr konkrete Zahlen für die Flugbewegungen, die in 10-20 Jahren stattfinden sollen. Alle Studien sehen einen starken Anstieg der Flugbewegungszahlen auf uns zukommen.

Woher sollte ein solcher Anstieg denn kommen? In der Regel wird hier als Annahme stets ein starkes Wirtschaftswachstum und fabelhafte zukünftige Kostenoptimierungen angenommen. Dass das Weltwirtschaftswachstum – insbesondere in China – in letzter Zeit einen deutlichen Dämpfer bekommen hat und dass Deutschland heuer knapp an einer Rezession vorbei geschrammt ist (obwohl illegale Wirtschaftszweige sehr großzügig zusätzlich ins Bruttoinlandsprodukt integriert wurden) wird nicht zur Kenntnis genommen. Genauso wenig wird berücksichtigt, dass in den letzten fünf Jahren die Anzahl der Flugbewegungen auf allen großen Flughäfen in Deutschland abgenommen hat. Auch wird nicht zur Kenntnis genommen, dass der Technologietransfer nach Asien weitgehend abgeschlossen ist und die asiatische Wirtschaftsleistung auch ohne Europa erbracht werden kann. Die Krisen in der Ukraine und in den arabischen Ländern bleiben ebenfalls unerwähnt.

Die bestellten Prognosen sehen stets eine rosige Zukunft voraus. Krisen wird es morgen nicht mehr geben! Seit 30 Jahren kurbeln die Politiker aller Couleur die Wirtschaft mit wenig Erfolg an, im nächsten Jahr wird sie aber gewiss auf ein Mal anspringen! Es wird Frieden im Mittleren Osten und an russische Grenzen geben, Energie und Klima werden kein Problem mehr sein, die ganze Bevölkerung wird dank Flughafen einen sicheren Arbeitsplatz finden...

Warum das so sein sollte, bleibt allerdings ein Betriebsgeheimnis der Gutachter.

Photomontage Laszlo Lebrun auf der Grundlage eines Bildes von Tim Reckmann



Machen Sie mit!

Streifzug durch die Luftfahrtlobby

"Ich nutze die Politik wie ein Taxi: wenn ich damit am Ziel bin, bezahle ich und steige aus"
(Enrico Mattei)

Luftverkehr hat in Deutschland ein Imageproblem. In der Bevölkerung, nicht in der Politik. Denn hier befindet man sich im Reich der Illusionisten.

Zahlreiche Interessenvertreter der Luftfahrt bearbeiten politische Entscheidungsträger unaufhörlich mit vermeintlichen Beschäftigungseffekten, die an Fantasie kaum zu überbieten sind. So sagte der Chef des Flughafens Köln-Bonn auf einer Lobbyveranstaltung auf Sylt, die Branche müsse "auf emotionaler Ebene ein Gegengewicht zu den Menschen schaffen, die gegen Luftverkehr sind."

Währenddessen die gleiche Lobby – vor wissenschaftlichen Fakten gestellt – in einer Pressemitteilung laut aufruft „die Debatte zu versachlichen“.

Die Branche nutzt alle Mittel ihrer wirtschaftlichen Macht aus, um das Meinungsbild umzukehren. So werden auch mal, wie am 20.9.2013 vor dem Bundesverwaltungsgericht, Mitarbeiter zur Gegendemo zu Nachtflugverboten eingeladen „Die Fahrt gilt als Dienstreise“³⁰

Am 28.08.2011 teilte der brandenburgische Wirtschaftsminister und FBS-Aufsichtsratsmitglied Christoffers mit, dass mit einer 500.000 Euro teuren Kampagne die Betreiber des neuen Flughafens Berlin-Schönefeld (BER) für mehr Akzeptanz in der Bevölkerung sorgen wollen.

Leserrubriken der etablierten Zeitungen werden von „Astroturfing“³¹ Agenturen wie die anrühige Fa. *Burson-Marsteller*³² mit Beiträgen von vermeintlich engagierten Bürgern überschüttet, die das Credo der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen immer wieder ziemlich plump herunter plappern.

Die Lobby der Flughäfen ist besonders kreativ und diese Kreativität lässt sich nicht besonders von der Wahrheit leiten. So hatte 2013 laut Statistischem Bundesamt die Branche Luftfahrt **143.000**³³ direkt Beschäftigte, währenddessen der Luftverkehrsverband BDL sich großzügig bis **324.500** Arbeitsplätze zurechnet³⁴!

Diese „Luftnummer“ wird dann *ad libitum* mit indirekten, induzierten, katalytischen Effekten mehrmals vervielfacht, bis sich die Branche so darstellen kann, als wäre sie der wichtigste Arbeitgeber überhaupt und dass jede seine Forderungen überlebenswichtig für die ganze Region sei³⁵.

Dass diese Argumentationsstrategie erfolgreich ist, zeigt die bisherige Erfolgsquote von Planfeststellungsverfahren. Hier bekommt die Branche praktisch jeden Wunsch bedient. Es klappt immer wieder. Je größer die Lüge, je unverschämter die Forderung, desto besser die

Wirkung. Die gebotene Abwägung von Interessen im Verfahren findet nicht – noch nicht mal formal – statt, dennoch werden Anträge mit wenigen Proforma-Zugeständnissen durchgewunken.

Erst durch den massiven Protest und Bürgerbegehren der Fluglärmgegner – auch eine Lobby, wenngleich mittellos – werden Zugeständnisse gemacht, die dann in bester SalamiTaktik durch Folgeanträge und Direktvereinbarungen über Regelungen ausgehöhlt werden. Die Luftfahrt gibt nie auf.

Die zeitweise Entsendung von Unternehmensmitarbeitern in Ministerien und Behörden ist eine weiter beliebte Methode der Einflussnahme. Sie „dient dem Erfahrungsaustausch zwischen der öffentlichen Verwaltung und der Wirtschaft“. So haben Mitarbeiter der Interessenvertretungen oder Flughäfen in den Ministerien sogar eigene Büros und Durchwahlnummern.³⁶

Die Lobby betreibt „Austauschprogramme“ mit Ministerien. So kann z.B. der Entwurf für das Fluglärm-schutzgesetz 1997 zuverlässig als „Lex Fraport“ bezeichnet werden. Die begehrte neue „Regelung zum Schutz gegen Fluglärm“ bildet faktisch einen klaren Rückschritt für die Bevölkerung gegenüber der zuvor herrschenden Rechtsprechung.

Das Gesetz hätte Fraport nicht besser schreiben können, es besteht fast ausschließlich aus Verboten, Verpflichtungen und Einschränkungen... für die Fluglärm-betroffenen!

Die „Beratung“ beruht auf Gegenseitigkeit: so war auch das damaliges Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung an der Gründung einer „Initiative Luftverkehr für Deutschland“ maßgeblich beteiligt, die vor allem an einer Beibehaltung und Weiterentwicklung des derzeit exzessiv betriebenen Konzepts eines auf die Drehkreuze konzentrierten Luftverkehrs interessiert ist.³⁷ Statt selbst in einem Verfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung, die nach EU-Recht erforderlich wäre, einen Plan zu erarbeiten, übernimmt die Bundesregierung unverändert den Masterplan (Entwurf eines Lobbyverbands) ohne dass andere Betroffene auch nur ansatzweise eine Möglichkeit hätten, sich hierzu wirksam zu äußern³⁸.

Auch in der Exekutive werden Leihbeamte kostenlos zur Verfügung gestellt. Diese dürfen in Frankfurt – sehr großzügige – Ausnahmegenehmigungen bei Nachtflügen erteilen, ohne dass diese persönlichen Verflechtungen je getadelt wurden.

Wie sollte es auch sein? Die Politiker, die es unterbinden könnten und müssten, sitzen selbst im Aufsichtsrat der Flughafenbetreiber.

³⁰ <http://pamanager.blogspot.de/2011/09/zur-demo-per-dienstreise-anti-protest.html>

³¹ <http://www.vs-verlag.de/Buch/978-3-531-18179-0/Astroturf.html>

³² <http://pamanager.blogspot.de/2012/02/pro-flughafen-initiative-ja-zu-fra-wird.html>

³³ Destatis, WZ08-511,512,522,5239,773,3316. (ohne Herstellung von Luftfahrzeugen)

³⁴ <http://library.fes.de/pdf-files/wiso/10826.pdf> seite 3

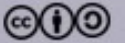
³⁵ Prof. Dr. Thiessen: Vermeintliche und tatsächliche Wachstums- und Beschäftigungseffekte des Luftverkehrs

³⁶ <http://www.wdr.de/tv/monitor/beitrag.phtml?bid=836&sid=153>

³⁷ <http://www.bdl.aero/de/bdl/initiative-luftverkehr-fur-deutschland/>

³⁸ <http://www.flughafen.unser-forum.de/?show=hqMe>

Wen schützt das Fluglärmgesetz?

Photomontage Laszlo Lebrun auf der Grundlage eines Bildes von Tim Reckmann 



Deutsche Bundesregierung

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)

Federführung bei folgenden Regelungen

- Luftverkehrsgesetz (LuftVG)
- Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO)
- Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO)

nachgeordnete Behörden und Organisationen

- Luftfahrtbundesamt (LBA)
- Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF)
- Deutsche Flugsicherung (DFS)

Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB)

Federführung bei folgenden Regelungen

Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge – Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG)

Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV)

Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm – Fluglärmschutzgesetz (FlugLärmG)

Verordnung für die Festsetzung von Lärmschutzbereichen (1. FlugLSV)

Flugplatz-Schallschutzmaßnahmenverordnung (2. FlugLSV)

Fluglärm-Außenwohnbereichsentschädigungs-Verordnung (3. FlugLSV)

nachgeordnete Behörde

Umweltbundesamt (UBA)

Ist auch Ihnen
Lex-Fraport
nicht recht ?

Machen Sie mit!

Wen schützt das Fluglärmggesetz?

"Wer weiß, wie Gesetze und Würste zu Stande kommen, kann nachts nicht mehr ruhig schlafen." (Otto von Bismarck)"

Dem wäre fast nichts hinzuzufügen, außer „und wer nachts nicht mehr schlafen kann, sollte lieber nicht auf das Recht hoffen.“

Am 7. Juni 2007 wurde das novellierte Fluglärmggesetz in Kraft gesetzt und ersetzte damit das Fluglärmggesetz von 1971. Das alte Gesetz war aber wörtlich nicht mehr anwendbar. Der Wortlaut des Gesetzes gab offensichtlich nicht mehr den Willen des Gesetzgebers wider, da die 1971 angesetzten Werte als lärmmedizinisch überholt galten. Es galt „Richterrecht“. Dabei wurden durchgehend 60 dB(A)-Dauerpegel am Tage, nachts 50 dB(A) zzgl. 6x70 dB(A) Einzelpegel für angemessen gehalten. So hatte sich richter-rechtlich ein Maßstab gebildet, der im Vergleich zu Werten des Fluglärmggesetzes 2007 deutlich verschlechtert wurde.

Wer sich das neue Gesetz³⁹ genauer anschaut, staunt nicht schlecht: hier haben die Schmiede der Flughafen-lobby⁴⁰ ganze Arbeit geleistet.

Das neue Gesetz definiert vor allem eins: was die Bürger und Gemeinden um einen Flughafen herum nicht machen dürfen.

Entschädigungspflichten für Flughafenbetreiber werden nicht definiert, stattdessen wird clever ausformuliert, dass Geschädigte „eine Entschädigung in Geld verlangen können“ aber nur soweit bereits Aufwendungen getätigt wurden. Wessen Grundstück unbebaubar wird, geht leer aus. Die restlichen Paragraphen enthalten weiterhin hauptsächlich Begrenzungen von Regressansprüchen, die sonst im Zivilrecht üblich wären. Die Grenzwerte für Lärm tagsüber sind so hoch angesetzt, dass praktisch ein Anspruch nur besteht, wenn quasi das Fahrwerk der an- und abfliegenden Flugzeuge bereits Ihren Kamin streift!

Das erklärte Ziel des Gesetzgebers war, eine Ausweitung der Schutzzonen vorzusehen und damit den Schutz für Betroffene zu verbessern. Bei oberflächlicher Betrachtung scheint dieses auch gelungen zu sein: neben der Absenkung der Werte im Vergleich zum alten Fluglärmschutzgesetz sind Nachtschutzzonen vorgesehen worden, die im alten Gesetz nicht enthalten waren.

Für neu gebaute und wesentlich erweiterte Flughäfen wurden zwar kosmetisch geringere Lärmgrenzen definiert, zugleich aber die Lärmdefinition so geschickt ausgelegt, dass im Ergebnis für 95% der Flughäfen jetzt *weniger* Lärmfläche als zuvor herauskommt. Die Definition von „wesentlich erweitert“ ist auch so formuliert worden, dass sie sich mühelos über eine optimierte „Salamitaktik“ umgehen lässt.

Die Vorlage der Lärmprofile wird weiterhin dem Flughafenbetreiber selbst überlassen. Hier bleibt der Bock nach wie vor Gärtner. Heraus kommen geradezu groteske Planungsunterlagen, die schlagartig exakt entlang von Wohngebiete aufhören.

Auch wenn für die Anwohner dennoch ein Entschädigungsanspruch bestünde, haben die Lobbyisten-autoren⁴¹ zum guten Schluss noch eine Wartefrist von bis zu elf Jahren hinein gemogelt. In dieser Zeit genügt es für den Flughafenbetreiber eine neue Veränderung zu bewirken und das Spiel beginnt von vorne. Schlau, nicht wahr?

Damit wird kein Flughafenbetreiber angehalten für mehr Ruhe zu sorgen. Vergeblich sucht der Bürger hier etwas, das zur Begrenzung von schädlichen Emissionen dienen könnte.

Im Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) kann auch keine Abhilfe gefunden werden. Das Bundesverwaltungsgericht hat seine Anwendbarkeit auf Entschädigungen für Fluglärm ausgeschlossen. Es dient lediglich noch als Grundlage für eine wohlwollende, aber für das Verkehrsmittel Flugzeug wirkungslose Lärminderungsplanung.

Im § 29 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) wird zwar auf den Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm Bezug genommen. Leider wird diese Regelung vom Bundesverwaltungsgericht nicht als Norm angewendet.

Die Zahl der zugelassenen Flugbewegungen wird in NRW weiterhin direkt vom Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr individuell im Rahmen von Planfeststellungsverfahren, die quasi immer genehmigt werden, und wohlwollende Genehmigungsverfahren definiert. Das Umweltministerium und die Bürger haben dabei eine nur konsultative Rolle. Achselzucken!

Der Sachverständigenrat für Umweltfragen (SRU) stellt insgesamt erhebliche Defizite, insbesondere bei der Planung und Genehmigung von Flughäfen und Flugrouten fest. Anlässlich der Übergabe am 26.03.2014 des Sondergutachtens „Fluglärm reduzieren – Reformbedarf bei der Planung von Flughäfen und Flugrouten“ an Bundesumweltministerin Barbara Hendricks mahnt der SRU stärkere Beteiligungsrechte für die Betroffenen an⁴².

Alles in allem ist ein Dickicht an Gesetzen und Regelungen entstanden, in dem kaum einer durchblicken dürfte und dort fühlen sich vor allem die Flughafenbetreiber wohl.

Kein Wunder: das Nest haben sie ja selbst gebaut!

³⁹ http://www.gesetze-im-internet.de/bundesrecht/flul_rmg/gesamt.pdf

⁴⁰ [http://mediathek.daserste.de/tv/Monitor/Heimliche-Interessensvertreter/Das-
Erste/Video?documentId=22649664&topRessort=tv&bcastId=438224](http://mediathek.daserste.de/tv/Monitor/Heimliche-Interessensvertreter/Das-Erste/Video?documentId=22649664&topRessort=tv&bcastId=438224)

⁴¹ [http://mediathek.daserste.de/tv/REPORT-MAINZ/Erfolgreiche-Lobbyarbeit/Das-
Erste/Video?documentId=3364860&topRessort=tv&bcastId=310120](http://mediathek.daserste.de/tv/REPORT-MAINZ/Erfolgreiche-Lobbyarbeit/Das-
Erste/Video?documentId=3364860&topRessort=tv&bcastId=310120)

⁴² [http://www.umweltrat.de/SharedDocs/Pressemitteilungen/DE/AktuellePressemitteilu-
ngen/](http://www.umweltrat.de/SharedDocs/Pressemitteilungen/DE/AktuellePressemitteilu-
ngen/)

2012_2016/2014_03_26_Fluglaerm_und_Flugarouten_Nr_019.html

Immobilien Makel

DUS GmbH



Photomontage basierend auf ein Bild von Michail Korsakov Flickr 

Große Wohnung mit exzellenter Verkehrsanbindung in belebter Stadtlage. Hoher Freizeitwert durch Nähe zum Flughafen (Mallorca, Mittelmeer, usw.). Auch hervorragend als risikofreie Kapitalvernichtung mit dauer- Mietleerstand geeignet.

München- Westpark,
4-Zimmer-Penthouse-Wohnung:
165,04 m² Wohnfl., € 1.238.000,-,
131,37 m² Wohnfl., € 1.039.000,-

München-Pasing, 2
Wohnfl., 1. OG, Parkett,
kleine EBK, Keller, gro
EA-V: 142,2 kWh (m²
Bj. 1965

Tel. 089/960 95 65

Neuhausen, sonnig
Südwest-Lage, Bj. 19
EBK, EA-V, 118,5 kWh
€ 269.000,- • Lösel

2 Zi., Hobbyra
Baubeginn erfolgt: 6
raum im UG. Mit Terr
Gäste-WC, Parkett, FB
+ TG, prov.-frei, EA-B
(EA) 2014, HZG Gar

Sie wollen sich
nicht für dumm
verkaufen lassen?

Machen Sie mit!

Wertverlust von Immobilien im Flughafenumfeld

"Der Weg über Entschädigungen sei viel zu teuer"

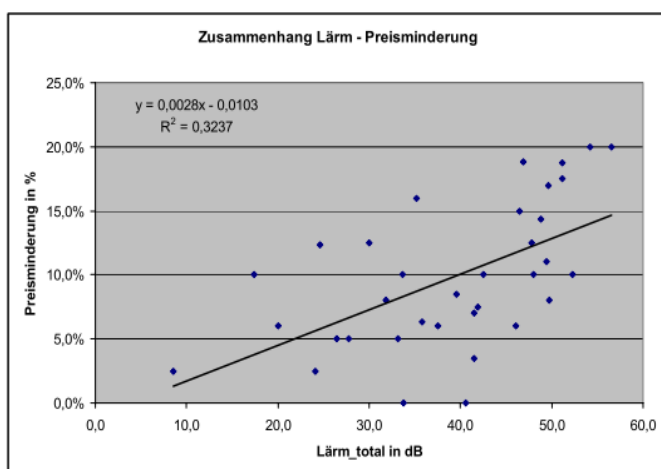
Der Oberbürgermeister von Frankfurt hat Anspruch auf einer 300qm Luxus-Dienstvilla mit Kellerbar, Sauna usw. dazu 1000qm Grundstück am Lerchensberg in einer idyllischen Lage im Frankfurter Süden... und will dort nicht einziehen. Warum schlägt man ein solch verlockendes Geschenk aus? Hier ringsum wohnen begüterte Geschäftsleute, Mediziner, Juristen... deren früher aufgeschlossene Haltung dem Flughafen gegenüber sich seit der Eröffnung der Northwest Landebahn im November 2011 dramatisch gewandelt hat.⁴³

Zuvor war das Haus mit 1,3 Millionen Euro bewertet. Jetzt wurde es an einen Investor aus Dubai verkauft – für weniger als eine Million, sagt eine Maklerin, die in der Nachbarschaft wohnt. Auf Wertverluste von lärm-belasteten Immobilien in Flughafennähe sind Makler nicht gut zu sprechen. Sie beschwichtigen, sprechen höchstens von „verzögerten Wertentwicklungen“ und „Schnäppchenjägermarkt“. Doch sind diese billigen Immobilien wirklich ein Schnäppchen?

Thießen und Schnorr der TU Chemnitz haben in einer Studie⁴⁴ ein Wertabschlag von 0,83% je dB(A) oberhalb von 40 dB(A) als Richtwert festgestellt. Die Grafik zeigt eine eindeutige Korrelation mit Wertverlusten bis 20% bei Lärmwerten um 55dB(A), die als untere Grenze für eine Übernahme von passiven Schallschutzmaßnahmen gilt.

Das gilt jedoch nur für Wohnimmobilien, Gewerbeobjekte sind vom Fluglärmabschlag anscheinend nicht betroffen. Auch gibt es einen aufwertenden Großstadteffekt, sowie geringere Wertabschläge für Gebiete mit gutem Image.

Die in der sonstigen Literatur behandelten positiven Nähe-Effekte zum Flughafen konnten jedoch die Autoren nicht bestätigen⁴⁵



Wer in einer Einflugschneise wohnt, muss Garten und Balkon aufgeben, donnern doch dort im 2 Minuten-Abstand die Urlaubsbomber aus Mallorca und Teneriffa über ihre Köpfe. Eine normale Kommunikation ist somit

nicht mehr möglich und die unfreiwillige Kerosin-Würze passt auch nicht unbedingt zum Grillhähnchen.

Wer es sich leisten kann, zieht weg. So könne das soziale Gleichgewicht gestört werden, warnt die Nassauische Heimstätte in ihrer Stellungnahme zum Regionalfonds-

Gesetzentwurf. Dann hätten nicht nur Immobilien-eigentümer ein Problem, sondern auch die Politik⁴⁶.

Es stellt sich jetzt die Frage, wie hoch der Gesamtschaden am Grundeigentum der Anwohner um Düsseldorf sei, der von einer starken Lärmbelastung ausgeht.

Lärmabschlag: Die Fachliteratur liefert unterschiedliche Ansätze. Rechtsverbindlich dürfte in unserem Fall der Lärmabschlag im Grundstücksmarktbericht des Gutachterausschusses für Grundstückswerte in der Landeshauptstadt Düsseldorf⁴⁷ sein. Dort wird (nur) 5% des Grundstückswerts angegeben.

Anzahl Betroffene: Wir nutzen dafür eine Forsa-Umfrage des Flughafens Düsseldorf⁴⁸, der Anteil „häufig Betroffene“ wird pro Stadtteil mit der Einwohnerzahlen im Zensus 2011 multipliziert. Ergebnis: rund 170.000 „häufig Betroffene“.

Immobilienwert: Wir nehmen, um m² und m²-Preis pro Einwohner zu rechnen, pro Stadtteil die „Wohnsituation der Haushalte in NRW 04/2012“⁴⁹.

Diese (sehr konservative) Rechnung⁵⁰ ergibt dabei ein Vermögensschaden von **550 Millionen Euro**!

Nimmt man jetzt für die rund 225.000 „gelegentlich Betroffenen“ einen Wertabschlag von nur 2% an, käme noch ein Vermögensschaden von **310 Millionen** hinzu!

Würde die Flughafenbetreiberin nur den Vermögensschaden, den sie am Immobilieneigentum der Anwohner verursacht, ausgleichen müssen, wäre sie flugs pleite.

Dabei werden die immensen Kosten der Gesundheits-schäden noch nicht betrachtet.

So kann sie weiter gute Gewinne an seine Anteilseigner (50% Stadt Düsseldorf, 50% kanadischer Pensionsfond) zahlen, die Zeche dafür zahlen die Anwohner.

⁴³ <http://www.fr-online.de/frankfurt/ob-villa-steht-leer-verlassen-im-fluglaerm,1472798,16382708.html>

⁴⁴ <http://www.widema.de/downloads/509studieimmobienfluglaerm.pdf>

⁴⁵ <http://www.widema.de/downloads/509studieimmobienfluglaerm.pdf>

⁴⁶ <http://www.fr-online.de/flughafen-frankfurt/wertverlust-fluglaerm-senkt-immobilienpreise,2641734,16385362.html>

⁴⁷ http://www.nrwbank.de/export/sites/nrwbank/de/corporate/downloads/Veranstaltungen/Laermschutzkonferenz-wertbeeinflussender_Faktor.pdf

⁴⁸ http://www.dus.com/_uploads/uploads/nachbar_flughafen/B%C3%BCrgerbefragung%20Flughafen%20D%C3%BCsseldorf2012.pdf, Seite 7

⁴⁹ <https://webshop.it.nrw.de/gratis/F259%20200251.pdf>

⁵⁰ <http://www.wikilaerm.de/images/d/dc/FluglaermbetrUndImmobilien.xls>

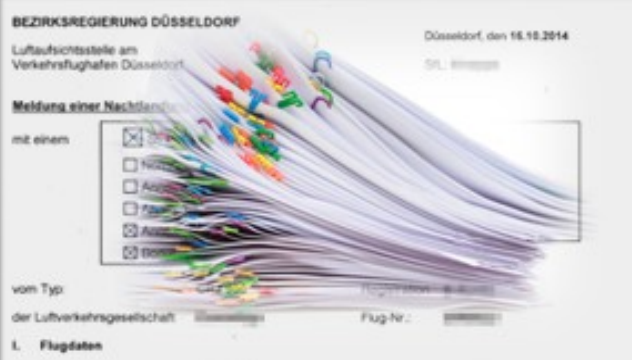
22:59:59 Jetzt ist Aus...



...nahmen-Zeit !

Wie Ihr Flughafen die Nachtruhe
über Ausnahmen austrickst!

Photomontage basierend auf ein Bild von Howard Ignatius



Home-Based Carrier

„Off-blocks“ Regelung

Überplanung

Richterbeschlüsse

Opportune „Notfälle“

usw...

Sie wollen sich
nicht veräppeln
lassen?

Machen Sie mit!

Nachtruhe? Ausnahmen!

"Ausnahmen bestätigen die Regel - oder schaffen eine neue" (Ernst Reinhard)

Der Flugbetrieb wird am Düsseldorfer Flughafen durch seine Betriebsgenehmigung⁵¹ und Nachflugbeschränkungen geregelt. Hier sollen klare Regeln garantieren, dass der Flughafenbetrieb nicht die Bevölkerung in seiner urbanen Umgebung übermäßig belastet. Betriebszeiten sind eingeschränkt, so:

- beginnt der Regelbetrieb für Linienflüge um 6:00 Uhr
- sollten nach 22:00 Uhr keine Linienmaschinen starten
- sollten nach 23:00 Uhr keine Landungen mehr erfolgen
- sollte die letzte Tagestunde von 21:00 -22:00 Uhr zum Abbau von Verspätungen genutzt werden

Demnach sollten die Anlieger mindestens nachts etwas Ruhe bekommen. Wären da nicht die Ausnahmen!

Auf der Grundlage des Angerlandvergleichs von 1965 zwischen Anrainerkommunen und Landesregierung sollte nach dem Bau einer Ersatzbahn ein weiterer Ausbau des Flughafens verhindert werden. So sollte diese Ersatzlandebahn Nord grundsätzlich nur in den Zeiten der Betriebsunterbrechung der Hauptstartbahn und zu den Zeiten des Spitzenverkehrs über Tage betrieben werden.

Ein Ausbau soll nicht genehmigt werden dürfen?

- Dann baut man es halt ohne Genehmigung und holt eine Ausnahmegenehmigung später ein. Sie wird ja immer zuverlässig erteilt.

Die Ersatzlandebahn Nord darf nur zur Spitzenzeit mit benutzt werden?

- Dann lässt man einen verständnisvollen Richter urteilen, dass Spitzenzeiten bis zu 50% der Betriebszeiten sein können. Sowas ist doch völlig nachvollziehbar, oder etwa nicht? Danach reizt man diese Möglichkeit voll aus, das „bis zu“ im Urteil ist ja nur zum Schein geschrieben worden.

Betriebszeiten sind eingeschränkt?

- Aber nur in der Planung! So dürfen verspätete Maschinen uneingeschränkt bis 23:30 Uhr gelandet werden. Dazu dürfen Gesellschaften, die einen Wartungsschwerpunkt in Düsseldorf betreiben, verspätet bis 24:00 Uhr und ab 5:00 Uhr ohne extra Genehmigung landen! Diesen sog. „Homebase-Carrier“-Status genießen 85% der Flüge, die nach 22:00 landen sollen, so dass praktisch uneingeschränkt bis 24:00 Uhr problemlos gelandet werden kann.

Fünf Maschinen sollen noch nach 22:00 starten?

- Kein Problem! Man löse noch um 21:49 deren Bremskeile (off-blocks) und erkläre sie als startbereit. Dann hat man genug Zeit, um sie noch lange nach 22:00 starten zu lassen.

All dies reicht immer noch nicht aus?

- Dann lässt man sich einfach die Ausnahme genehmigen!

Es reichen hierfür fadenscheinige Begründungen, die niemand je nachvollziehen kann: Medizinische „Notfälle“ – auch ggf. für die opportune Übelkeit einer hilfsbereiten

Stewardess –, defekte Gepäckbänder, jede Art von Sicherheitsproblemen – das kommt immer gut an –, „völlig unerwartete“ Ereignisse wie z.B. eine Gewitterzone im Sommer oder Enteisungen im Winter: Der nette Mitarbeiter der Luftaufsicht im Regierungspräsidium Düsseldorf genehmigt sehr wohlwollend fast alles.

Billig-Anbieter planen ihre Flugzeiten besonders eng, um über einen weiteren Umlauf auf ihre Umsätze zu kommen, so sind Verspätungen vorprogrammiert.

Leider bleibt den Bürgern nichts anderes übrig, als sich beim Lärmschutzbeauftragten der Luftaufsicht bei der Bezirksregierung Düsseldorf zu beschweren:

Mail: thorsten.frisch@brd.nrw.de

(Tel: 0211/475-3709 bzw. Fax: 0211/475-3980)

Ihre Beschwerde wird registriert, in der Regel wird Ihnen auch geantwortet ... dass alles korrekt abgelaufen sei.

All diese „ausnahmsweisen Verspätungen“ mit Starts nach 22:00 Uhr oder Landungen nach 23:00 Uhr gab es im Jahre 2013 in 271 von 365 Nächten, also in drei von vier Nächten. Reden wir noch von Ausnahmen?

Die Bürger mussten feststellen, dass es noch nie so viele Nachtflüge wie im Jahr 2014 gegeben hat.

Auch die eigentlich nur „ausnahmsweise“ erlaubten verspäteten Flüge nach 23 Uhr sind auf ein Rekordniveau hochgeschneit: Sie zählten 265 Starts und Landungen allein im Juni 2014 zu einer Zeit, in der eigentlich Ruhe herrschen sollte. Auch im Juli, August und September gingen diese Verspätungen nahezu unvermindert weiter: 204, 167 bzw. 170 „ausnahmsweise“ verspätete Starts und Landungen.

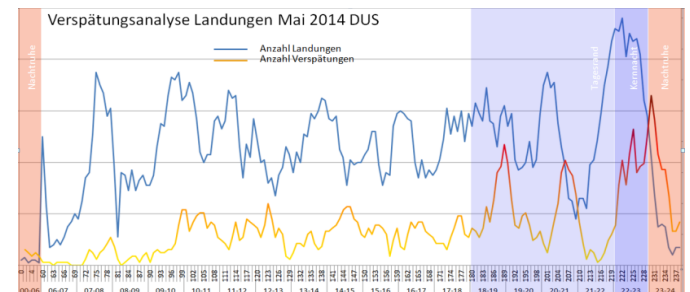


Bild: Auswertungen von G.Regnet und M.Firholz

Die meisten Landungen des Tages werden in der – eigentlich besonders geschützten – Nachtstunde von 22:00 bis 23:00 Uhr geplant.

Diese wird so voll gepackt, dass Verspätungen massiv ansteigen müssen und nur während der Nachtruhe abgebaut werden können.

In der Betriebserlaubnis wurde, um einen solchen Missbrauch zu vermeiden, ein „Slot Performance Committee“ verpflichtend eingeführt.

Dieses tagt geheim, und ... tut nichts Erkennbares.⁵²

So werden Ausnahmen zum Programm gemacht. Hierüber können sich nur die Bürger ärgern, die Luftaufsicht findet dabei nichts zu beanstanden.

⁵¹ http://www.dus.com/_uploads/uploads/nachbar_flughafen/_betriebsgenehmigung.pdf

⁵² <http://www.juramagazin.de/Im-Zusammenhang-mit-der-neuen-Betriebsgenehmigung-des-Flughafens-Düsseldorf-vom-9112005-hatte-Verkehrsminister-Oliver-Wittke-verkündet-dass-künftig-ein-wirkungsvolleres-Kontroll-und-Sanktionssystem-bei-Verstößen-gegen-die>



Sie sind auch vom
unerträglichen
Gejaulen der
A320er genervt?

Machen Sie mit!



Die A320, eine Geschichte
zum Heulen...

A320 – Eine Geschichte zum Heulen

*"Kannst du pfeifen Johanna...Kannst du schweigen
Johanna"*

(Comedian Harmonists)

Lange bevor man das Flugzeug im Landeanflug am Horizont sieht, hört man es: das typische Heulen der Airbus-A320-Familie, das an dem Pfeifen eines alten Telefunkens 330WL Kurzwellen Radio erinnert. Die demnach „pfeifende Johanna“ spöttisch bezeichnete Airbus-Modellreihe meldet sich mit einer unverkennbaren und besonders tonlastigen akustischen Signatur. Das Heulen auf zwei unharmonischen Frequenzen 530 und 580 Hz kommt nicht – wie man meinen könnte – von den Triebwerken, sondern von 4 Druckausgleichsöffnungen unterhalb der Tragflächen.



Spektrumgramm eines A320 beim Landeanflug

Als im **April 1988** der erste Linienflug aufgenommen wurde, hatte Airbus zuerst andere Prioritäten, als dies zu beseitigen.

1998: Das DLR-Team von Werner Dobrzynski identifiziert die Lärmquelle an den Flügeln des A320.⁵³

Sept 2002: Die Lösung für das Problem wurde im Rahmen des Projektes „Leiser Flugverkehr“ – ein internationales Forschungsprogramm von DLR und Lufthansa – veröffentlicht: ein einfach konstruiertes Bauteil beseitigt die beiden dissonanten Töne. Dadurch sinkt der A-bewertete Anfluglärmpegel um bis zu sechs dB(A), das bedeutet eine Viertelung der Immissionen aus dieser Lärmquelle.⁵⁴

Würde jetzt der geplagte Bürger jubeln und freut sich, dass dieses massive Problem (42% der Flugbewegungen kommen von A320) so leicht behoben werden kann?

Leicht ja! ...aber schnell?

Im Geschäftsbericht **2003** der Lufthansa wird der Test am ersten Airbus A320-Flug der Lufthansa mit lärm-mindernden Wirbelgeneratoren am Frankfurter Flughafen erwähnt.

In ihrem Jahresbericht **2004** brüstet sich die Lufthansa wieder mit den Forschungsergebnissen, tut aber sonst wenig. „Zur Vorbereitung einer Zertifizierung wurden Daten mit Airbus ausgetauscht“.

Feb 2007: in der Fachzeitschrift *Umweltdialog* wird die Lösung erneut erwähnt. „Das Lärminderungspotenzial

ist enorm“. Die Gesamtlärmreduzierung wird mit vier dB(A) beziffert. Konkret erfolgte jedoch nichts.

Die EASA hat mittlerweile die Lösung unter der Airbus Mod. Nummer 38341 zertifiziert und die EADS die Entwicklungskosten übernommen.

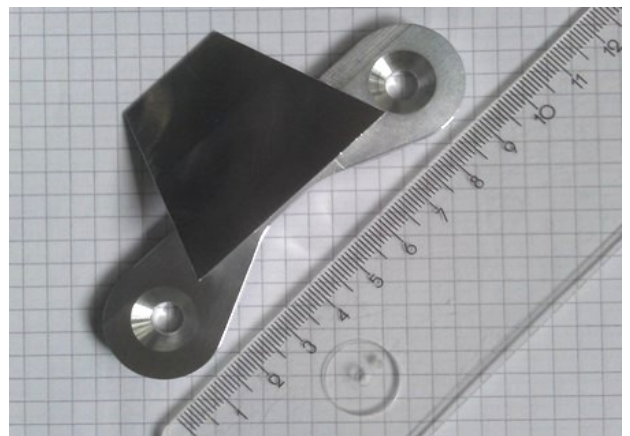
Im Geschäftsbericht **2013** der Lufthansa wird jetzt angekündigt: „Zur Verbesserung des Lärmschutzes werden ab 2014 insgesamt 157 Airbus A320 mit Wirbelgeneratoren umgerüstet“.

12.02.2014: Pressemeldung *„Lufthansa übernimmt weltweit erstes Flugzeug mit Wirbelgeneratoren“*

Endlich! Es sind jetzt bereits **12 Jahre** nach der Veröffentlichung der Lösung vergangen!

Jetzt verbuchen als Trittbrettfahrer ungeniert die Flughafenbetreiber die Wirbelgeneratoren als Erfolg ihrer Lärmbekämpfungskampagne, ohne dass sie je das geringste dazu beigetragen hätten.

Für die Lufthansa sollen angeblich Kosten in zweistelliger Millionenhöhe anfallen. Wenn man das einfache Bauteil sieht, ist das plausibel?



Bis heute (11.2014) hat Lufthansa genau ein Flugzeug umgerüstet und 9 Stück mit den Änderungen ab Werk geliefert bekommen. So fragen sich die Anwohner, warum dauert das immer noch so lange? Könnte man die einfachen Bauteile sofort in die ohnehin vorhandenen Gewinde an die Lüftungsausstritte aller A320 Flugzeuge schrauben?

Was ist mit all den anderen Airlines, die mit A320 unsere Flughäfen anfliegen?

Das Luftverkehrsgesetz §29b besagt eindeutig, dass „vermeidbare Geräusche zu verhindern ... sind“. Auch in der Betriebsgenehmigung des Düsseldorfer Flughafens steht: „Der Flughafen muss die Flugzeughalter anhalten, jeden technischen nicht notwendigen Lärm zu vermeiden.“

Zu interessieren scheint es jedoch niemanden.

Kaum besser, als mit dieser Geschichte, könnte man den niedrigen Stellenwert des Lärmschutzes in der Luftfahrtindustrie zum Ausdruck bringen.

⁵³AIAA Paper 98-2337

⁵⁴http://www.dlr.de/Portaldata/1/Resources/kommunikation/publikationen/nachrichte_n_archiv02-98/gesamt.pdf Seite 50 ff

Urheberrechte:

Broschüre veröffentlicht unter Lizenz CC-SA Creative Commons Share-Alike (Namensnennung-Weitergabe unter gleichen Bedingungen)

<http://creativecommons.org/licenses/by-sa/3.0/legalcode>

Unter der Voraussetzung, dass der Autor Laszlo Lebrun genannt wird, darf der Inhalt dieser Broschüre frei kopiert, verändert, veröffentlicht werden. Veröffentlichen von Bildern in kommerziellen Publikationen nur nach schriftlicher Freigabe durch den Herausgeber und Autoren. Die davon abgeleiteten Werke müssen unter gleiche Lizenz gestellt werden.

Bildrechte:

- Titelbild: Bild des Landeanflugs Flughafens Düsseldorf Pixabay Falco Creative commons (BY, SA,NC)
- Salami-Taktik des Flughafens: Haus Photo Moisés Nazário Abuja Creative commons (BY, SA,NC) , Salami Laszlo Lebrun (BY, SA)
- Jobmotor Flughafen?: Photo Siegfried Cramer (BY, SA,NC)
- Auswirkungen von Fluglärm auf die Gesundheit Photo: Jan Trautmann Düsseldorf 2008 (BY,NC), Kind: Nickl Dugan (mit Erlaubnis)
- Auswirkungen von Fluglärm auf das Schulsystem: Bild von Jarle Refsnes Creative commons (BY, SA,NC) Flugzeug Laszlo Lebrun (BY, SA)
- Abgasbelastungen des Flugverkehr: Bild von Baghee58@Flick Creative Commons (BY, SA,NC), Flugspuren DFLD
- Schönrechnerei der Lärmkartierung: Bild Matthias Schüssler (mit Erlaubnis) Karte: www.brd.nrw.de MBWS Lärmschutz Düsseldorf
- Die Zukunft der Luftfahrt: Montage Laszlo Lebrun (Fee Bild von Larisa Koshkina (Public Domain) Cockpit (Wikimedia commons)) (BY, SA)
- Streifzug durch die Luftfahrtlobby: Zauberer von Ljupco Smokovski(123RF)und Frankfurter Lounge Tim Reckmann Creative commons (BY, SA,NC).
- Wen schützt das Fluglärmgesetz? Photo Tim Reckmann Creative commons (BY, NC, SA)
- Wertverlust von Immobilien im Flughafenumfeld: Bild von Michail Korsakov Flickr (BY, SA,NC), Bearbeitung Laszlo Lebrun (BY, SA)
- Nachtruhe? Ausnahmen!: Montage Laszlo Lebrun, Bild von Howard Ignatius Creative commons (BY, SA,NC)
- A320 – Eine Geschichte zum Heulen: Bilder und Screenshots Laszlo Lebrun (BY, SA)

Herausgeber:

Bürger gegen Fluglärm e.V.

Postfach 23 27, 40646 Meerbusch

Vereinsregister des AG Neuss, Nummer VR2135

<http://www.buergergegenfluglaerm.de>

