



Klage gegen Fluglärm-Schutzzonenberechnung

Die BÜRGER GEGEN FLUGLÄRM haben eine Klage gegen die offensichtlich fehlerhafte Fluglärm-Schutzzonen-Berechnung für den Düsseldorfer Flughafen eingereicht. Ein knappes Dutzend Anwohner von Essen bis Kaarst klagt gegen die nicht korrekt erfolgte Überprüfung des vom Flughafen zugelieferten Datenmaterials durch Ministerialrat Ulrich Barthel vom Verkehrsministerium NRW.

Ausgangspunkt war das 2007 verabschiedete Fluglärmgesetz, das von Vertretern der Flughäfen Frankfurt und Köln/Bonn (die ARD-Sendung Monitor berichtete) zugunsten der Luftverkehrslobby verwässert wurde. Danach müssen an alle deutschen Flughäfen die Schutzzonen neu berechnet werden, obwohl zumindest in Düsseldorf die alten, z.T. größeren Schutzzonen auch weiterhin gelten. Innerhalb der Schutzzonen bestehen Baubeschränkungen, Eigentümer bereits gebauter Häuser erhalten ggf. Schallschutzfenster und Lüfter für die Schlafräume.

Das Verfahren ist vorgegeben: der Flughafen liefert die Ausgangsdaten, ein sog. Datenerfassungssystem“ (DES), das den für das Prognosejahr 2017 erwarteten Flugverkehr abbildet. Dieses ist von der Luftverkehrs-Fachabteilung des MWEBWV zu prüfen, bevor das Umweltministerium/LANUV mit einem festgelegten und nicht manipulierbaren Rechenalgorithmus die Schutzzonen berechnen. Wie also ist zu erklären, dass die Schutzzonen beweisbar zu klein ausfallen?

Christoph Lange, Vorsitzender der BÜRGER GEGEN FLUGLÄRM, erklärt: „Bei vorgegebener Gesamtzahl der Flüge kommt es entscheidend auf die Größe und damit Lärmklasse eines Flugzeugs und auf die Verteilung auf Start- und Landebahnen und Abflugrouten an. Ein Beispiel für die von uns bereits im Vorfeld kritisierten Fehler: bereits in diesem Sommer, also 6 Jahre vor der Prognose 2017, flogen in Düsseldorf rund 360-mal große und laute A 330 in der Nacht. Der Flughafen hat aber – allen eigenen Wachstumsprognosen zum Trotz – im DES 2017 nur 160 Flüge dieser Klasse angegeben. Von denen werden dann noch jeweils über 10% auf Starts und Landungen auf der Ersatzbahn verteilt – beides ist in DUS lt. Genehmigung verboten – so dass nur 126 Flüge übrig bleiben, also rund 1/3 dessen, was schon heute fliegt. Und diese lächerliche Menge hat man dann auch noch so auf Essen/Ratingen und Buderich aufgeteilt, dass die Nachtschutzzone nur dort größer wird, wo keiner wohnt, es also den Flughafen nichts kostet. Dies wirkt sich v.a. in Ratingen und Essen aus. So hat man die Nachtschutzzone wieder an Hösel vorbeigezirkelt und kurz vor Essen-Kettwig enden lassen. Auch tagsüber werden die Starts so verteilt, dass die Tagschutzzonen ebenfalls keine großen Verbesserungen bringen. Gegen das Gesetz können wir nichts machen, da ist die Bundesvereinigung gegen Fluglärm, der wir auch angehören, u.a. mit zwei Lohausener Klägern inzwischen auch vor dem Europäischen Gerichtshof angelangt. Schon das Gesetz ist eine Unverschämtheit, umso wichtiger ist, dass die überprüfende Behörde den Flughafen Düsseldorf ordentlich kontrolliert. Dies ist erkennbar nicht geschehen. Man hat uns eine Überprüfung der Berechnung in 2012 zugesagt, auf jeden Fall besser als die im Gesetz vorgesehene Überprüfung erst in 2021, aber wer garantiert, dass Flughafen und Behörde dann nicht erneut fehlerhaft arbeiten? Uns bleibt also gar nichts anderes übrig, als jetzt zu klagen, um Nachteile für viele Flughafenanwohner zu vermeiden. Daher haben wir 12 Kläger ausgewählt, je drei aus Essen und Ratingen, je zwei aus Düsseldorf, Buderich und Neuss/Kaarst, die stellvertretend für Hunderttausende und abgesichert durch die Fluglärmaktivitäten gegen die behördliche Schlamperei vorgehen.“