

Waldemar Nowak
Birkenstr.9
45478 Mülheim an der Ruhr

Mülheim, den 7.07.2016

Bezirksregierung Düsseldorf
Dezernat 26
Postfach 300865
40408 Düsseldorf

Kopie an: Netzwerk Mülheimer Bürger gegen Fluglärm

Einwendung gegen den Antrag auf Planfeststellung gemäß § 8 Abs. 1 und 4 LuftVG i. V.m. § 6 Abs. 4 S. 2 LuftVG, den Plan zur baulichen Änderung der vorhandenen Flughafenanlage sowie die Änderung der Betriebsgenehmigung für den Verkehrsflughafen Düsseldorf vom 16.02.2015, ergänzt mit Unterlagen vom 29.02.2016

zur Weiterleitung an das

Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr
Jürgensplatz 1
40219 Düsseldorf

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit erhebe ich Einwände gegen das o.g. Vorhaben. Das Vorhaben verletzt mich aus mehreren Gründen in meinen Rechten und ist zudem nach der aktuellen Rechtsetzung und Rechtsprechung nicht zulässig. Die Zunahme des Flugverkehrs wird negative Auswirkungen auf meine Lebensqualität hinsichtlich der Lärm- und Schadstoffbelastung haben.

1. Betroffenheit

Ich wohne auf o.g. Grundstück in meinem Haus mit meiner Ehefrau Ingrid Nowak und meiner Tochter Viviane Nowak zusammen. In letzter Zeit war ich zunehmend von Fluglärm betroffen und ich gehe davon aus, dass durch den Antrag des Düsseldorfer Flughafens auf Kapazitätserweiterung meine Familie und ich einer zunehmenden Lärm- und Schadstoffbelastung ausgesetzt sein werde.

2. Luftverkehrsprognose und Datenerfassungssystem DES

Der Antrag des Flughafens enthalte keine belastbaren Daten, so ist es nicht möglich, die erwartbaren Belastungen durch Flugbewegungen zu erkennen, weil keine Prognose, die die Auswirkungen des Planfeststellungsantrags für das Prognosejahr darstellt, vorliegt.

Die Antragstellerin legt keine umfassende Risikoanalyse bezogen auf das Prognoseszenario 2030 vor, noch trifft sie überhaupt eine Aussage zu Risiken. Auch wenn wegen fehlender gesetzlicher Vorgaben keine normative Bestimmung existiert, welches externe Risiko für die Zulassung eines Vorhabens noch hingenommen werden kann, ist dieser Belang mit Blick auf § 8 Abs. 1 Satz 2 i. V. m. § 6 Abs. 2 Satz 3 LuftVG gleichwohl in die fachplanerische Abwägung einzustellen. Als wesentliche mögliche Risiken bzw. Kenngrößen sind hier das Unfall- und Absturzrisiko (insbesondere auch im Hinblick auf Störfallbetriebe) sowie das Gefährdungspotenzial durch Überflug und Wirbelschleppen zu betrachten. In dem Antrag zur Betriebsgenehmigung 2005 war ein entsprechendes Gutachten enthalten. Es ist daher unverständlich, dass die Antragstellerin dies bei wachsendem Verkehr und bereits heute eingesetzten schwererem Fluggerät nicht vorgelegt hat, bzw. warum dies nicht von der planfeststellenden Behörde vor Offenlage eingefordert wurde. Ebenso fehlen Aussagen zum globalen Klimaschutz. Gemäß Klimaschutzgesetz Nordrhein-Westfalen (Klimaschutzgesetz NRW) soll die Gesamtsumme der Treibhausgasemissionen in Nordrhein-Westfalen bis zum Jahr 2020 um mindestens 25 Prozent und bis zum Jahr 2050 um mindestens 80 Prozent im Vergleich zu den Gesamtemissionen des Jahres 1990 verringert werden. Mangels Darlegung durch die Antragstellerin ist offen, ob und wie sich das Vorhaben auf diese Ziele auswirkt.

Davon abgesehen macht sich die Kritik wie von der Verwaltung in der Beschlussvorlage dargelegt im Wesentlichen an der „fiktiven“ Nachfrageprognose in Form einer Potentialstudie fest..

Als allgemeiner methodischer Mangel wird angesehen, dass in allen vorgelegten Gutachten ausschließlich ein sogenanntes „Referenzszenario 2030“ mit einem sogenannten „Prognoseszenario 2030“ verglichen wird. Dabei handelt es sich um den Vergleich zweier „Wachstumspfade“. In den jeweiligen Gutachten zu den Auswirkungen wird dann jeweils grundlegend hierauf abgestellt. Bei beiden Szenarien wird aber mit einem künftig erwarteten, aber nicht dem genehmigten bzw. jetzt beantragten zuzulassenden Flugbewegungszahlen gerechnet. Dies ist unabhängig von dem gegenüber dem Antragsschreiben abweichenden Zieljahr der Szenarien keinesfalls sachgerecht. Für ein Planfeststellungsverfahren ist das außer Acht lassen des Status quo bzw. der Ist-Situation als zu bewertender Vergleichsmaßstab eine äußerst ungewöhnliche Vorgehensweise die der Bedeutung der betroffenen Rechtsgüter sämtlicher von der Planung Betroffener nicht gerecht wird. Es steht dabei völlig außer Zweifel, dass allein schon aus der Unsicherheit, welches das Referenzszenario 2030 im Hinblick auf die Verkehrsentwicklung 2030 aufweist, dieses nicht zur Abwägung herangezogen werden kann.

Im Zusammenhang mit den Planungen des Flughafens sind insbesondere negative Auswirkungen auf die zukünftige Qualität des Wohnstandortes Mülheim zu erwarten“ und „Die oben beschriebene Zunahme des Verkehrs wird negative Auswirkungen auf Mintard sowie alle östlichen Mülheimer Stadtteile haben“. Dies ist nicht nur auf Flexibilisierung der Nordbahn“ abgestellt sondern auf die allgemein zu erwartende Verkehrszunahme in Folge der Slot-Erhöhung.

Der Flughafen hat im Vorfeld des Antrages stets kommuniziert, man wolle mit einer neuen Genehmigung lediglich das Kontingent ausschöpfen, das nach der jetzigen Genehmigung bereits möglich, jedoch wegen der Stundenkontingente nicht zu erreichen sei.

Nach dem Antrag der Flughafen Düsseldorf GmbH soll aber die bisherige Ziffer 6.1 der Betriebsgenehmigung, d. h. die Begrenzung der Gesamtbewegungen von 131.000 Flugbewegungen in den sechs verkehrsreichsten Monaten, komplett gestrichen werden. Die Höchstgrenze soll sich künftig aus der Hochrechnung der koordinierbaren Slots ergeben.

Laut Seite 14 des Antragsschreibens wären das dann 318.645 Slots pro Jahr. Als „Prognose“ spricht der Antrag im Weiteren von 249.500 Slots wegen einer - nach Auffassung der Verwaltung willkürlich gewählten - nur 78-prozentigen Ausschöpfungsquote. Der Wert für die sechs verkehrsreichsten Monate wird mit 137.500 angenommen (55% des Jahreskontingents). Dagegen werden auf Seite 21 des Antrages für das Referenzszenario 120.604, für das Prognoseszenario 134.900 Slots für die sechs verkehrsreichsten Monate (gerechnet auf 180 Tage) erwartet. Die Angaben und Prognosen sind in sich nicht übereinstimmend, unschlüssig und nicht nachvollziehbar. Da der Flughafen nach dem, was der Antrag beinhaltet, in seiner Entwicklung nicht auf die den Lärmberechnungen zu Grunde liegenden Bewegungszahlen beschränkt ist, sondern bis zu 178.000 Bewegungen (s. S. 13 des Antragsschreibens) in den sechsverkehrsreichsten Monaten abwickeln könnte, sollten auch die daraus abgeleiteten Wertungen der vorgelegten Gutachten äußerst kritisch hinterfragt werden.

Des Weiteren wird nochmals auf den beschriebenen methodischen Mangels eines fehlenden Vergleiches mit der Ist-Situation verwiesen. Davon abgesehen werden wie im DES dargestellt die schweren (lauten) Luftfahrzeugklassen in beiden Prognosevarianten konstant gehalten. Dies ist auf keinen Fall eine belastbare Annahme.

3. Bewertung der schalltechnischen Untersuchung zum Flug- und Bodenlärm

Die Frage nach eigenen lärmtechnischen Erkenntnissen wird verneint und zugleich darauf hingewiesen, dass die Aussagen des Lärmgutachters als auch der UVS sich nicht auf das Mülheimer Stadtgebiet beziehen, da die Lärmbetrachtungen wie in der Beschlussvorlage dargelegt lediglich bis zu den Grenzen des Fluglärmgesetzes betrachtet werden.

Allgemein wird hinsichtlich der Wahrnehmbarkeit von Mittelungspegeln auf die Veröffentlichung des Umweltbundesamtes „Können Lärminderungsmaßnahmen mit geringer akustischer Wirkung wahrgenommen werden?“ verwiesen dort heißt es: *„Pauschal lässt sich nicht sagen, welche Unterschiede beim Mittelungs- oder Beurteilungspegel wahrnehmbar sind. Der Mittelungspegel bzw. Beurteilungspegel, die insbesondere im Bereich des Verkehrslärms Verwendung finden, sind „künstliche Größen“ mit dem Ziel, auch fluktuierende Geräusche mit lediglich einem Wert zu kennzeichnen. Als solche sind sie im Grunde nicht hörbar; es können sogar identische Mittelungspegel zu unterschiedlichen Wahrnehmungen führen. Die Bedeutung des äquivalenten Dauerschallpegels ist in der Hypothese zu sehen, dass ein schwankendes Geräusch in seiner Störwirkung „äquivalent“ ist einem gleichbleibendem Geräusch, dessen Pegel gleich dem Mittelungspegel des zeitlich schwankenden Geräusches [...]. Die obige Hypothese kann nicht für alle Fälle gelten. Sie gilt z. B. nicht, wenn durch sehr schnelle Pegeländerungen beim Menschen Schreckreaktionen ausgelöst werden, wie beispielsweise bei Überschallknallen oder bei Schießlärm...“ [Müller, 1986 S. 29]. Labor- und Felduntersuchungen zeigen aber deutlich, dass auch in Geräuschsituationen, die mit Mittelungspegeln beschrieben werden, sehr geringe Pegelunterschiede wahrgenommen werden können“*

Die „2 dB(A)-Regelung“ des Fluglärmgesetzes entspricht ihrem Wesen nach den „3 dB(A) – Regelungen“ zum Straßenverkehrslärm in den Lärmschutz-Richtlinien-StV und der 16.BImSchV. dort wird ab 2,1 dB lärmtechnisch aufgerundet. Das Umweltbundesamt formuliert, bezogen auf diese gesetzlichen Regelungen: *„handelt es sich offensichtlich um reine Setzungen und um Konventionen. Da derartige Konventionen aus oft nur pragmatischen oder aber aus reinen lobbyistischen Erwägungen resultieren, kann aus ihnen nicht auf die Wahrnehmbarkeit bzw. Nichtwahrnehmbarkeit von Pegelunterschieden geschlossen werden.“* Aus Sicht der Umweltverwaltung ist die entsprechende Regelung im Fluglärmgesetz in erster Linie der Lobbyarbeit der betreffenden Verbände geschuldet.

Aus rein fachlicher Sicht des Lärmschutzes ist davon abgesehen der für die Fluglärmbeurteilung herangezogenen und auch gesetzlich verankerte A-bewertete Schalldruckpegel nicht wirkungsgerecht. Eine adäquate Bewertung von

Umweltgeräuschen zur Vorhersage von Lärmbelästigung muss in Abhängigkeit von der jeweiligen Ausprägung des Umweltgeräusches vorgenommen werden. Entsprechend ist bei Fluglärmgeräuschen mit deutlich tieffrequenten Anteilen dieser speziellen Ausprägung Rechnung zu tragen, indem beispielsweise anstelle des A-bewerteten Schalldruckpegels ein C-bewerteter Schalldruckpegel bestimmt wird. Die Berücksichtigung von psychoakustischen Größen, wie die Lautheit nach DIN 45631/A1 oder auch die Schärfe nach DIN 45692, erlaubt differenziertere Aussagen über die Ausprägung von Schallereignissen. Allgemein ist bekannt, dass die Wahrnehmung von ‚Lautstärke‘ besser mit dem psychoakustischen Parameter ‚Lautheit‘ als mit dem A-bewerteten Schalldruckpegel korreliert. Die Hörempfindung Schärfe erfasst dagegen den Aspekt, dass Geräusche, die ihren energetischen Schwerpunkt im Bereich hoher Frequenzen haben, als scharf und schrill wahrgenommen werden. In ihrem Beitrag „Kritische Betrachtung zum Thema „Lärm“-Messung: Erweiterung von Lärmprognosen durch die Psychoakustik in der Zeitschrift Lärmbekämpfung Bd. 9 (2014) weisen Genuit und Fiebig auf folgendes hin:

„Aktuelle Flugzeuge sind in ihrer Geräuschemission zumindest bezüglich des A-bewerteten Schalldruckpegels verbessert worden. Das bedeutet aber nicht unbedingt eine Verbesserung der Geräuschqualität, die ebenfalls einen Einfluss auf die Lärmbelästigung ausübt“ und weiter heißt es dort *„dass das Prinzip der Energieäquivalenz zur Bestimmung einer durchschnittlichen Belastung kritisch ist“* sowie: *„Demnach könnten bis zu 100 Leise Flugzeuge überfliegen, um einen vergleichbaren äquivalenten Dauerschallpegel zu erzeugen wie das eine laute Flugzeug. Die psychoakustische Lautheit zeigt, dass bereits drei Starts von leisen Flugzeugen eine ähnliche N5-Perzentillautheit wie der Start des lauten Flugzeuges“*.

Grundlage der Aussagen von Genuit und Fiebig sind dabei Fluglärmmessungen, welche sie in der Umgebung des Flughafens Düsseldorf durchgeführt haben. Dabei handelt es sich jedoch keineswegs um neue Erkenntnisse. Selbst die ICAO verwendet bei der Lärmzulassung ICAO Anhang 16 ein anderes Maß. Hier ist der „Perceived Noise Level“ PNL gebräuchlich. Er berechnet sich aus einem vorgegebenen Frequenzspektrum des Geräuschs nach einem in der ISO-Norm 3891 definierten Verfahren. Der auf der Basis eines tonkorrigierten PNL ermittelte

„Effective Perceived Noise Level“ EPNL in EPNdB ist hier die maßgebliche Beurteilungsgröße. Vermindert man den EPNdB-Wert um 13dB erhält man näherungsweise den entsprechenden dB(A)-Wert, was wiederum zeigt dass der dB(A)-Wert das Geräuscherleben deutlich zu niedrig ansetzt. Dies erklärt auch die Unterschiede, welche in den verschiedenen Studien zum Belästigungserleben beim Vergleich verschiedener Verkehrslärmquellen anhand der Mittelungspegel immer wieder zum Ausdruck kommen

Im Sondergutachten „Fluglärm reduzieren: Reformbedarf bei der Planung von Flughäfen und Flugrouten“ des Sachverständigen Rates für Umweltfragen aus dem Jahr 2014 hat sich dieser intensiv mit der Frage der Einzelfreigaben auseinandergesetzt. Dort heißt es in der zusammenfassenden Problemanalyse auf S. 25 zur Praxis der DFS:

„13 Einzelfreigaben begrenzen

Problemanalyse

26. An zahlreichen Flughäfen weichen die Flugzeuge in der Praxis regelmäßig und in großem Umfang von den festgelegten Flugrouten ab, weil ihnen die Flugsicherung eine entsprechende Erlaubnis erteilt. Ein drastisches Beispiel stellt der Flughafen Berlin-Tegel dar (Abb. 2). Nach einer internen Betriebsanweisung der Deutschen Flugsicherung (DFS) darf bei Abflügen ab einer Flughöhe von 5.000 Fuß (ca. 1.525 Meter) bei Strahlenflugzeugen generell eine abweichende Einzelfreigabe erteilt werden. Häufig beantragen Piloten eine solche Erlaubnis, um aus ökonomischen Gründen möglichst früh in Richtung ihres Flugziels abzudrehen. Heute werden abweichende Einzelfreigaben teilweise so regelmäßig erteilt, dass neben den festgelegten Flugrouten alternative „faktische“ Flugrouten entstehen. Demgegenüber ist die Intention des Gesetzgebers, durch das Verfahren der Flugroutenfestlegung vorzugswürdige Flugrouten ermitteln zu lassen und diese rechtsförmig zu fixieren, klar erkennbar. Die vielfache, sachlich nicht veranlasste Erteilung abweichender Einzelfreigaben kommt einer Umgehung der förmlich festgelegten Flugrouten gleich. **Diese Praxis ist rechtswidrig. Dies gilt insbesondere, wenn die faktischen*

Flugrouten wegen entgegenstehender Lärmschutzbelange nicht als Rechtsverordnung festgelegt werden könnten.“

Dem Datenerfassungssystem (DES) in Anlage 6 und 7 der Antragsunterlagen ist zu entnehmen, dass die DFS bereits heute zur sicheren und flüssigen Abwicklung des Verkehrs „gezwungen ist“ und in hohem Maße auf das Mittel der „Einzelfreigaben“ zurückzugreift und damit faktisch permanent neue „Subrouten“ nutzt. Nach Auswertung der Daten des Datenerfassungssystems - das den Anteil der 2014 vorgefundenen Streckenverläufe lediglich ins Jahr 2030 fortschreibt - folgen Abflüge nur zu etwa mehr als einem Drittel in Gänze dem vorgegebenen Routenverlauf, der Rest wird über Directs abgewickelt. Hieraus folgt bereits im Status quo eine „willkürliche“ Belastung weiterer Teile des Mülheimer Stadtgebietes. So werden ab der o.g. Flughöhe von 5.000ft bei Strahlflugzeugen bzw. bei 3.000ft bei Propellermaschinen z. B. bei der am stärksten beflogenen Route MODRU 5Z etwa 67% der Abflüge frühzeitig von den Routen genommen und nach Westen gelenkt. Auf der Route MEVEL 6Z werden etwa 57% frühzeitig heruntergenommen und damit z. T über das östliche Heißen geführt.

Bei zunehmendem Verkehr ist im Unterschied zu den Annahmen des DES auch eine weitere Zunahme des Anteils der Einzelfreigaben zu erwarten.

Vor diesem Hintergrund wird die in der Stellungnahme der DFS an den Flughafen enthaltene Feststellung, dass es zur Abwicklung der beantragten Verkehre keiner neuen Flugrouten bedarf, als wenig aussagekräftig bewertet. Nach Argumentation der DFS soll bei einer Flughöhe von etwa 1.500m die Lärmbeeinträchtigung nicht mehr „relevant“ sein. Dies ist bisher durch nichts belegt worden, Nachweise in der Literatur hierzu sind nicht bekannt. Die reale Beschwerdesituation im Mülheimer Stadtgebiet widerspricht dem. Da die Darstellung der Flugrouten im Flug- Und Bodenlärmgutachten nur von sehr geringer Aussagekraft ist, ist nicht erkennbar, mit welcher Häufigkeit sie genutzt werden und somit auch eine räumlich exakte Zuordnung ist nicht möglich. Eine grobe räumliche Verortung von Routen ist dem Einwander nur unter zusätzlicher Berücksichtigung der zusammenfassenden Darstellung der Flugrouten, eingeschränkt möglich.

Die Annahmen zum Nachtflug sind nicht belastbar, es ist von einer deutlichen Zunahme von Verspätungen auszugehen. Denn durch die zusätzlichen Stellplatzkapazitäten werden weitere Fluggesellschaften einen Wartungsschwerpunkt errichten und somit die dann für sie geltende Ausnahmeregelung nutzen.

4. Erfordernis einer Planfeststellung mit vollständiger Umweltverträglichkeitsprüfung

Es ist offensichtlich, dass die geplanten baulichen Veränderungen zu einer Optimierung der Betriebsabläufe und einer Erhöhung der Abstellpositionen führen. Die Verbesserung der Rollwegsituation ist beispielsweise im Vorfeld Ost gut erkennbar. Dies verdeutlicht, dass die Annahme von identischen Szenarien für den Nachtflugverkehr nicht belastbar ist.

Es ist von einer deutlichen Zunahme von Verspätungen auszugehen. Denn durch die zusätzlichen Stellplatzkapazitäten werden weitere Fluggesellschaften einen Wartungsschwerpunkt errichten und somit die dann für sie geltende Ausnahmeregelung nutzen.

Die beantragte Erhöhung der Flugbewegungszahlen mit Wegfall aller bisher regulierender klar definierter Grenzwerte einer Gesamtbelastung in Kombination weiterer baulicher Maßnahmen (Bau von Stellplätzen) ist nicht die erste Änderung seit der Planfeststellung des Flughafens 1983. Seit 1983 wurde eine erhebliche Anzahl an baulichen wie betrieblichen Veränderungen durchgeführt, die jeweils auf Grund der Geringfügigkeit der Änderungen / Auswirkungen nur mit einer Genehmigung oder gar direkt mit einer **Freistellung** und damit einem rein baurechtlichen Verfahren durchgeführt wurden. Dabei hat die Gesamtheit dieser Änderungen zu der Möglichkeit geführt erheblich mehr Flugzeuge aber auch Passagiere pro Zeiteinheit abzufertigen.

Als Beispiele seien nur der Ausbau des Abfertigungsgebäudes nach dem Brand 1996 zu nennen, der die Abfertigungskapazität der Passagiere um ein Vielfaches erhöht hat, sowie der Neubau, bzw. die Neuanlage der Rollbahnen. Mit dem alten Terminalgebäude von vor dem Brand wären bereits die jetzigen Passagierzahlen nicht mehr zu bewältigen, eine Ausweitung der Flugzahlen auf den heutigen Stand

daher bereits nicht mehr praktikabel gewesen. Auch die Veränderung am Rollbahnsystem ermöglicht heute erst die beantragte Anzahl an stündlichen Flugbewegungen. Die in verschiedenen Baumaßnahmen sukzessiv erhöhte Anzahl an Stellplätzen ermöglicht die verbesserte Abfertigung aber insbesondere auch die erhöhte Anzahl an Nachtflügen, da auf diesen Stellplätzen die Flugzeuge, die nach dem Startverbot um 22:00 Uhr dort landen, dort abgestellt werden können. Würden diese Stellplätze fehlen, könnten die Flugzeuge erst gar nicht mangels Starterlaubnis landen.

Ein besonders krasses Missverhältnis einer Genehmigung zum Planfeststellungsbeschluss von 1983 ist die Betriebsgenehmigung aus 2005 i.d.F. von 2008 mit der dort eingegangenen Interpretation der Spitzenstunde des Angerlandvergleichs. So wurden 2005 50% aller angeflogenen Stunden als Spitzenstunden bezeichnet. Im PAEB von 1985 wird ausgeführt, dass von 16 Stunden nur in 6 Stunden der Maximalwert koordiniert werden darf und in 10 Stunden dieser Wert unterschritten werden muss. Insbesondere der Begründung des PAEB's ist zu entnehmen, dass es sich hierbei um die Definition der Spitzenzeiten handelt, die den Erwägungen und Abwägungen der Plangenehmigungsbehörde 1983 zu Grunde lagen.

Deshalb ist auch die Planfeststellungsbehörde zu keinem Zeitpunkt von einer solchen Möglichkeit der Ausschöpfung der flugbetrieblichen Regelung des Planfeststellungsbeschlusses ausgegangen. Grundlage für ihre Überlegung war vielmehr, daß der Eckwert von 34 Flugzeugbewegungen pro Stunde in der Regel nur in bis zu 6 Tagesstunden ausgeschöpft wird und in den übrigen Tagesstunden deutlich weniger als 34 Flugzeugbewegungen pro Stunde koordiniert werden. Diese Bewegungszahlen sind schon auf dem Einbahnsystem durchführbar und ermöglichen es, die Flugplankoordination entsprechend den Verkehrsbedürfnissen optimal zu gestalten. Im Planfeststellungsbeschuß wurde davon ausgegangen, daß sich bei einer 24-stündigen Betriebsbereitschaft des Flughafens etwa 50 % der täglichen Flugzeugbewegungen auf 6 Stunden am Tage konzentrieren und für die verbleibenden 50 % der täglichen Flugzeugbewegungen

eine Betriebszeit von 18 Stunden, davon 10 Stunden am Tage, zur Verfügung steht (vgl. S. 118 ff. Planfeststellungsbeschuß). Folglich wurden 34 koordinierte Flugzeugbewegungen pro Stunde nur in bis zu 6 Stunden des Tages angenommen.

Dies bedeutet - auch im Hinblick darauf, daß der Planfeststellungsbeschuß für das Parallelbahnsystem die Zahl der Flugzeugbewegungen im gewerblichen Luftverkehr über 5,7 t höchstzulässiger Startmasse in den 6 verkehrsreichsten Monaten eines Jahres auf 71.000 begrenzt -, daß in den übrigen 10 Stunden des Tages die Zahl der koordinierten Flugzeugbewegungen deutlich unterhalb von 34 Bewegungen pro Stunde liegen muß.

Somit ist die aktuelle Interpretation des Spitzenwertes eine massive Änderung des Abwägungsgedankens des ursprünglichen Planfeststellungsbeschlusses, ganz und gar ohne die rechtliche gebotene Umweltverträglichkeitsprüfung.

Eine Auflistung aller Maßnahmen seit der Planfeststellung und deren Auswirkung, die Sie nach dem Amtsermittlungsgrundsatz durchführen müssten, und der Abgleich der dadurch entstandenen Änderungen und Möglichkeiten mit den planfestgestellten wird eine erhebliche, wesentliche Änderung gegenüber dem Plan belegen. Da seit der Planfeststellung jedoch keine diesbezügliche (Umweltverträglichkeits)Prüfung durchgeführt wurde, ist sie nun durchzuführen, um eine Salamtaktik im Ausbau von Flughäfen zu verhindern. Siehe hierzu die aktuelle Rechtsprechung des EuGH's und in Folge des BVerwG's (EuGH: C 275/09 vom 17.03.2011, EuGH: C 244/12 vom 21.03.2013, BVerwG 4 C 36/13 vom 14.10.2014,), die genau eine solche Salamtaktik als Unterlaufen des Rechtssystems bezeichnen.

Zu den Belegen s. auch das Gutachten der RegioConsult, Verkehrs- und Umweltmanagement für verschiedene Städte u.a. Essen und Mülheim a.d.R., dessen Argumente ich mir hiermit zu Eigen mache.

Im Übrigen sind die Einwendungen von

Frau Doris Meggers und Monika Moll, Frau Eva Aich, Herrn Christoph Boehniger; Herrn Michel Firholz; Herrn Helmar Pless, Werner Kindsmüller; Ekkehard Knothe; Jörg Grunwald; Christoph Lange; Ulrich Neck;; Georg Regniet und Burkhard Schnorrenberg

sowie die Aussagen der von den betroffenen Bürgerinitiativen und Anrainerkommunen beauftragten Gutachten vollinhaltlicher Bestandteil meiner Einwendung.

Ferner behalte ich mir weitere Ausführungen insbesondere zu den von den Bürgerinitiativen in Auftrag gegebenen Gutachten, die bis zum 31. Oktober 2016 vorliegen sollen, explizit vor.

Ich bitte um Prüfung meiner Einwendung, sowie um ihre detaillierte Stellungnahme hierzu. Für eine Anhörung stehe ich zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Waldemar Nowak