



Zusammenfassung über die Anhörung („Erörterung“) der Bezirksregierung zum Planfeststellungsverfahren (PFV) zum Flughafen Köln/Bonn

Als zuständige Luftaufsichtsbehörde hatte die Düsseldorfer Bezirksregierung, beginnend am 17. September, zu einem mehrtägigen Erörterungstermin die Kölner Sartory-Säle eingeladen. Außer den 26 betroffenen Städten und Kommunen sowie der Lärmschutzgemeinschaft Flughafen Köln/Bonn e.V. waren alle Anwohner teilnahmeberechtigt, welche in einer der vom Kölner Fluglärm betroffenen Kommunen ansässig sind. Von dieser Möglichkeit machte jedoch nur eine verschwindend geringe Zahl von Bürgern Gebrauch.

Den Beginn des Anhörungsverfahrens nutzten die Bürgermeister der Städte Siegburg und Lohmar zu umfänglichen Statements, um damit die Position ihrer Kommune auch für alle Anwesenden und Pressevertreter bekannt zu machen. Insbesondere die Rede des Siegburger Bürgermeisters Franz Huhn wurde immer wieder durch Beifallsbekundungen begleitet. Diese Rede, wie auch die von BM Krybus (Lohmar) sind im Internet für Interessierte veröffentlicht (Bitte anklicken).

Als weiterer namhafter Politiker forderte der Ex-Staatssekretär im Bundes-Umwelt-Ministerium und Siegburger CDU-Fraktionsvorsitzender Jürgen Becker den Flughafen ultimativ zu einer Änderung seiner Geschäftspolitik sowie dazu auf, einen Konsens mit den vom Fluglärm Betroffenen zu suchen. Er mahnte: „Politische Rahmenbedingungen können sich auch jederzeit ändern!“

Der Rechtsbeistand der LSG – RA Karsten Sommer – führte aus, dass es Musterklägern der Lärmschutzgemeinschaft sowie einer jahrzehntelangen Arbeit der Lärmschutzgemeinschaft zu verdanken sei, dass man schließlich zu einem ordentlichen Zulassungsverfahren mit Umweltverträglichkeitsprüfung gekommen sei. Herr Sommer rügte aber, dass die Planfeststellungsbehörde mit diesem Planfeststellungsverfahren ihre bisherige Praxis fortsetze, indem sie den früher ohne Umweltverträglichkeitsprüfung stattgefundenen Ausbauten die Einbeziehung in das jetzige Verfahren verweigert habe. In diesem Zusammenhang kritisierte Herr Sommer „die unheilige Allianz zwischen Flughäfen, Behörden und Politik, die so nur in Nordrhein-Westfalen möglich sei“.

Auf jeden einzelnen der insgesamt 45 Tagesordnungspunkte kann hier nicht eingegangen werden. Im Nachfolgenden beschränken wir uns daher auf drei der wichtigsten Tagesordnungspunkte dieses Erörterungsverfahrens, das Lärmmedizinische Gutachten, die Luftverkehrsprognose“ sowie die Nachtflüge.

Stimmen zum Lärmmedizinischen Gutachten

Prof. Dr. med. E. Greiser kritisiert die NORAH-Studie (auf die der Flughafengutachter Prof. Penzel sein lärmmedizinisches Gutachten aufgebaut hat) hart, weil darin behauptet wird, es gebe keinen nachgewiesenen Zusammenhang zwischen Fluglärm und Bluthochdruck; Greiser betont vielmehr, dass diese Behauptung nach epidemiologischen Grundsätzen unhaltbar sei und erhebt den Vorwurf dass die NORAH-Studie gravierende Mängel aufweise.

Prof. Dr. med. Thomas Münzel (Universitätsklinikum Mainz) bestreitet, dass es sich bei der NORAH-Studie um eine wissenschaftlichen Kriterien genügende Studie handelt. Unter Bezugnahme auf die an seinem Institut durchgeführte Lärmstudien betont Herr Münzel, dass die Unterbrechung des Schlafs ein großes Problem darstelle, selbst dann wenn es sich nur um ein einmaliges Erwachen pro Nacht handele, und dass dies verhindert werden müsse.

Prof. Penzel (der Flughafen-Gutachter), gab – nach starker Kritik an seinem Gutachten durch die vorgenannten Wissenschaftler – zu, er sei nur dazu beauftragt gewesen, zu untersuchen, welche Auswirkungen es gibt, wenn der Fluglärm nicht zunimmt und dass – wo es keine Lärmzunahme gäbe es auch nicht ein Mehr an Erkrankungsrisiken geben könne (dies nimmt auf die Position des Flughafens Bezug, dass es durch die Wiederinbetriebnahme des Vorfelds A nicht zu mehr Flugbewegungen käme). Er verteidigt seine einseitige weil nur auf der NORAH-Studie basierende Aussage zum Bluthochdruckrisiko damit, dass zwar die NORAH-Studie nicht den Anspruch der Wissenschaftlichkeit erheben könne (wie ihm dies die beiden anderen Professoren, Greiser und Münzel, vorgehalten hatten), dass die NORAH-Studie aber zur sogenannten „grauen Literatur“ gehöre und dass sie deswegen Beachtung verdiene.

RA Sommer (Lärmschutzgemeinschaft) schließlich übte massivste Kritik am Penzel-Gutachten: Es sei in diesem Gutachten an keiner Stelle dargelegt worden, dass es einen erwiesenen Zusammenhang zwischen Bluthochdruck und Fluglärm gibt, es stelle zudem ausschl. auf die NORAH-Studie ab, es spreche den Greiser-Studien zudem die Allgemeingültigkeit ab. Und schließlich habe Prof. Penzel sein Gutachten nur auf „graue Literatur“ abgestützt, Zitat: „Ihr Gutachten enthält unververtretbare Aussagen – das ist schockierend!“

Stimmen zur Luftverkehrsprognose

RA Sommer (Lärmschutzgemeinschaft) trug zur Luftverkehrsprognose vor, dass diese methodisch und inhaltlich nicht nachvollziehbar und daher nicht verwertbar sei. Er sprach des Weiteren von einer „Black Box“, Zitat: „... die über eine Vielzahl nicht offengelegter Stellschrauben verfüge“. Herr Sommer stellte eine ganze Reihe von Detailfragen und erhielt hierzu vom Vorsitzenden des Anhörungsverfahrens die Zusage, dass diese nachträglich schriftlich beantwortet werden würden.

Helmut Schumacher, Vorstandsmitglied der LSG, trug vor, dass der Flughafen Köln/Bonn seit dem Jahr 2013 „deutscher Nachtflugmeister“ sei, dass die Zahl seiner Nachtflüge seit 2010 um 20% zugenommen habe, daß die Zuwachsrate sogar immer größer werde (in 2017 ein Plus von 5% zum Jahr 2016), und daß Nachtflüge seit Jahren

immer eine größere Zuwachsrate haben als Flüge zur Tageszeit. Auch konnte belegt werden, dass es nachts im Landebetrieb zwischen 23 und 1 Uhr bis zu 70 Überflügen komme und im anschließenden Startzyklus zwischen 4 und 5 Uhr bis zu 60 Überflügen durch startende Flugzeuge. Die an die Adresse der Flughafenvetreter dann gerichtete Frage, warum sie bei ihrer Luftverkehrsprognose nicht auf die statistisch nachweisbaren, realen Steigerungsraten der Flugbewegungen abgestellt hätten, wurde nicht schlüssig beantwortet.

Insgesamt kann man festhalten, dass die Anhörung durch die Bezirksregierung professionell und neutral durchgeführt wurde. Spannend wird nun, was das Verkehrsministerium in Düsseldorf als entscheidende Behörde jetzt daraus macht. Die LSG ist bereit für eine weitere Klage, wenn wieder in die alten Verhaltensmuster zurückgefallen wird!

Quelle: 23.11.2022 - LSG pl