

**Herr Hess schickte am 08.09.2008 folgende Stellungnahme zum
Luftreinhalteplan-Entwurf 2008 per E-mail an die Bezirksregierung
Düsseldorf**

ich habe den entwurf des luftreinhalteplans (LRP) für das gesamte stadtgebiet düsseldorf im internet gelesen und bin fassungslos darüber, dass sie den schadstoffemissionen im zusammenhang mit dem flughafen düsseldorf keine oder fast keine bedeutung zumessen.

am flughafen in düsseldorf startet durchschnittlich jede 1,3 minuten ein flugzeug.

so ein flugzeug wiegt durchschnittlich 100 tonnen (es gibt auch welche die 200 tonnen wiegen).

vielleicht gibt es gewöhnliche menschen, die es sich gerade noch vorstellen können ein fahrzeug mit 100 tonnen gewicht (zirka 100 kleinwagen) auf eine geschwindigkeit von ca. 800 km/h auf der straße zu beschleunigen.

eine unglaublich große kraft ist dafür aufzuwenden.
nicht mehr vorstellbar für normale leute ist der kraftaufwand um 100 tonnen gewicht in die luft hochzuheben und auf 800 km/h zu beschleunigen.

und das alle 80 sekunden von neuem.

tausende von tonnen von schadstoffemissionen werden jeden tag allein durch die starts der flugzeuge des düsseldorfer flughafens über düsseldorf und umgebung freigesetzt.

allein von der giftigen schadstoffgruppe co2 sind es 8600 tonnen jeden tag.

dazu kommen noch riesige mengen von schadstoffemissionen durch flugzeugbewegungen während dem anflug, auf rollwegen und bei probeläufen der triebwerke.

aber auch die emissionen des kfz-verkehrs im zusammenhang mit dem flughafen entsprechen mit zika 100 000 kfz-fahrenden fluggästen jeden tag denen einer kleinen großstadt.

ich selbst und meine familie stellen seit cirka 12 jahren fest, dass wenn wir uns für einige tage in süddeutschland (reutlingen) aufhalten oder in einem auslandsurlaub sind, wir mit weniger schlaf uns ausgeruhter fühlen, als wenn wir zu hause in düsseldorf-kaiserswerth schlafen.

manchmal kann ich sogar den kerosingeruch in unserem schlafzimmer riechen.

eine veröffentlichte studie über die schadstoffauswirkungen des chicagoer flughafens in den usa hat ergeben dass in einem umkreis von 36 km (radius 18 km) um den flughafen nachweislich krankheiten, wie zum beispiel leukämie signifikant gehäuft auftreten, vor allem bei kindern.

mit diesen tatsachen und erfahrungen ist es nicht nachvollziehbar, dass der beitrag des flugverkehrs zur schadstoffbelastung, wie bereits in den luftreinhalteplänen von 2004 und 2005 geschehen, auch im jetzigen LRP-entwurf wieder keinerlei berücksichtigung finden soll.

oder wie soll man sonst den entwurfstext auf seite 62 verstehen, in dem es

heisst: der flugverkehr spiele im rechengebiet (gesamte stadt) keine rolle.

diese pauschale behauptung entbehrt jeglicher grundlage, denn im LRP-entwurf ist keine einzige messstelle für den düsseldorfer norden um lohausen, stockum und kaiserswerth herum ausgewiesen, die zuverlässigen aufschluss über die akute schadstoffbelastung in dieser region geben und diese aussage beweiskräftig rechtfertigen könnte.

dazu kommt noch, dass das verwendete datenmaterial aus dem jahre 2002 veraltet ist, zudem sich in den letzten jahren die kapazität des düsseldorfer flughafens stark erweitert hat.

die im unmittelbaren umfeld des flughafens befindlichen schadstoffkonzentrationen wurden keiner wissenschaftlich anerkannten messung unterzogen.

Die vorgehensweise bei der beurteilung der schadstoffbelastung im düsseldorfer norden gehen nicht konform mit den EU-richtlinien.

der LRP-entwurf weist teilweise erhebliche differenzen zwischen gemessenen und berechneten werten auf.

in so einem fall sollte man die schlechteren werte verwenden. alles andere ist schönmalerei und wird sich zu einem späteren zeitpunkt rächen.

ich bitte darum den luftreinhalteplan zu korrigieren und auf den tatsächlichen und vollständigen messsdaten und nach den EU-richtlinien zu erarbeiten.

prof. martin hess
egbertstrasse 42
40489 düsseldorf-kaiserswerth