

HEIMAT- UND BÜRGERVEREIN LOHAUSEN-STOCKUM E.V.

Bürgerverein Lohausen-Stockum e.V., Im Lohäuser Feld 44, 40474 Düsseldorf

An die
Bezirksregierung
Abtl. LRP 2008
Cäcilienallee 2

40474 Düsseldorf

26.09.2008

Betrifft: Stellungnahme des Heimat- und Bürgervereins Lohausen/Stockum zum Entwurf des Luftreinhalteplans 2008 für die Stadt Düsseldorf

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Bezirksregierung Düsseldorf hatte den Entwurf eines Luftreinhalteplans (LRP) für **das gesamte Stadtgebiet** zur Minderung der Feinstaub- und Stickstoffdioxidbelastungen ins Internet gestellt.

Zu diesem Entwurf machen wir folgende Anmerkungen:

Das Wuppertal-Institut für Klima, Umwelt und Energie hat im April 2008 in einem Gutachten festgestellt, dass die CO₂-Emissionen des Flugverkehrs in Deutschland bei einer prognostizierten Steigerungsrate von etwa 3,5 % bereits in 5 Jahren die Klimawirkungen des heutigen Straßenverkehrs übertreffen werden (Rheinische Post vom 10.04.2008).

Diese Dimensionen machen deutlich, dass die durch den Flugverkehr verursachten Schadstoffbelastungen bisher allgemein stark unterschätzt wurden. Das gilt umso mehr für die Emissionen, die bei Start und Landung in Bodennähe freigesetzt werden und hier in besonders konzentrierter Form ihre schädliche Wirkung auf die menschliche Gesundheit entfalten können.

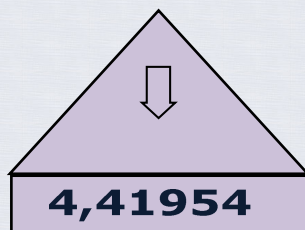
So werden - um hier beispielhaft nur eine Schadstoffkomponente zu nennen - **bei jedem Startvorgang ca. 12.000 kg CO₂ freigesetzt, für eine Landung sind es ca. 6.000 kg !**

In der unten angefügten Grafik sind die aus einem Flugzeugtriebwerk ausgestoßenen Schadstoffe im Einzelnen aufgeführt.

Aus 1 Kilogramm Kerosin und 3,4 Kilogramm Sauerstoff (O₂) entstehen bei der Verbrennung:



Kilo
Kerosin*



4,41954

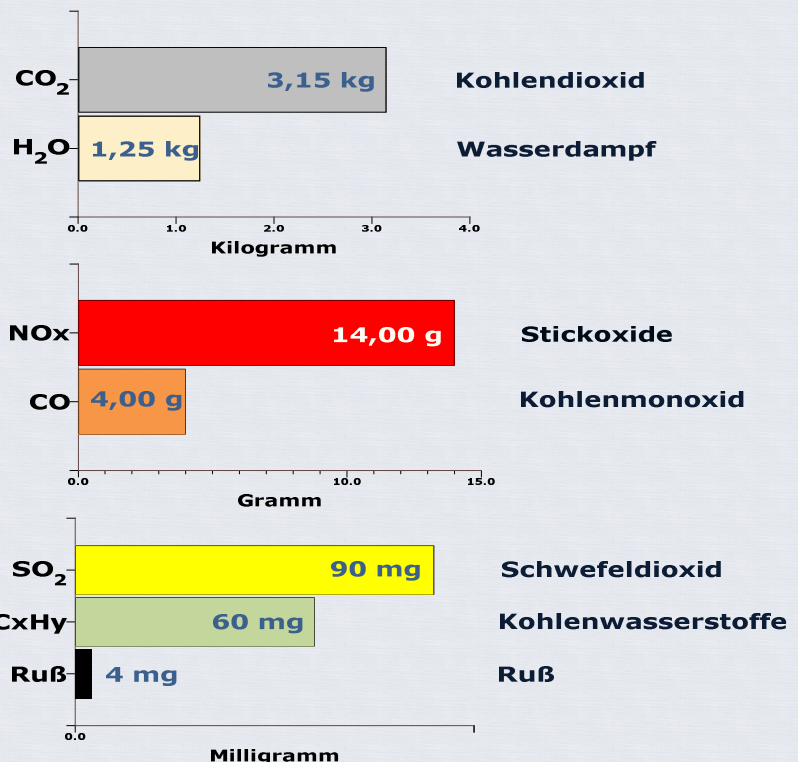
Kilogramm

Schädliche Nebenprodukte

(Ausschliesslich bezogen auf die nebenstehenden Substanzen !)

* 1 kg Kerosin = 1,246 Liter

Quelle Datenmaterial:
Deutsches Zentrum für Luft und Raumfahrt
Flughafen Düsseldorf GmbH



© 2008/08/29 - ALL_Flugverkehrsproblematik-Schadstoffe_Grafik 002/GSV2

Fatalerweise spielen sich diese Vorgänge, anders als beim Lärm, größtenteils erst einmal im Verborgenen ab, da sie mit den menschlichen Sinnen oft nicht wahrnehmbar sind, wie die jüngsten CO₂-Unfälle eindrucksvoll verdeutlichen. Doch es müssen nicht gleich tödliche Dosen sein, auch die über Jahre hinweg einwirkenden Teilmengen der zahlreichen und vielfältigen Schadstoffe hinterlassen ihre gesundheitlichen Spuren, wie eine kürzlich **veröffentlichte Studie aus dem Umfeld des Chicagoer Flughafens** belegt.

Während die Schadstoffdiskussion im KFZ-Verkehrsbereich bereits seit Jahren recht intensiv geführt wird und hier bereits zu einschneidenden Restriktionen geführt hat, steht sie beim Flugverkehr erst ziemlich am Anfang, obwohl es hier um den besonders problematischen Bereich der Dieselmotoren-Verbrennung geht. Denn Kerosin – landläufig auch als Petroleum bekannt – steht in enger Verwandtschaft zu leichtem Heizöl und Dieselmotoren und macht hinsichtlich der Beschaffenheit anfallender Verbrennungsrückstände grundsätzlich keinen Unterschied.

Dennoch gibt es zwei gravierende Unterschiede zum dieselmotorenbetriebenen KFZ, die

zusätzlich zu Ungunsten des Flugverkehrs gewertet werden müssen:

1. Schadstoffe, die zum Beispiel beim Dieselfahrzeug durch geeignete Filter abgefangen werden können, werden beim Flugzeug vollkommen ungefiltert in die Umgebung geblasen und von oben her weiträumig verteilt! Diese Abgasfahnen sind oft mit dem blossen Auge sichtbar und in Lohausen, Stockum und Kaiserswerth je nach Wind und Wetterverhältnissen sogar geruchsmässig wahrnehmbar.
2. Flugzeugtriebwerke fallen aufgrund der höheren Verbrennungstemperaturen durch einen erhöhten Stickoxid (NO_x)-Ausstoß auf.

Mit den Stickoxiden (NO_x) ist zugleich ein wichtiger Schadstoffkomplex angesprochen, der bereits im Luftreinhalteplan aus dem Jahre 2004 und dessen Fortschreibung im Jahre 2005 neben Feinstaub (PM10) eine herausragend wichtige Rolle spielte.

Das hat sich bis heute nicht geändert und Presseberichten aus der jüngeren Vergangenheit war zu entnehmen, dass für einen offensichtlich ungewöhnlich hohen Anstieg der Stickoxide im Düsseldorfer Stadtgebiet bisher angeblich keine plausible Erklärung gefunden werden konnte.

Unter den o.g. Gesichtspunkten ist nicht wirklich nachvollziehbar, dass der Beitrag des Flugverkehrs zur Schadstoffbelastung, wie bereits in den Luftreinhalteplänen von 2004 und 2005 geschehen, auch im jetzigen LRP-Entwurf wieder einmal keinerlei Berücksichtigung finden soll, was **auf Seite 62** des Entwurftextes mit der lapidaren Feststellung zum Ausdruck gebracht wird, **'der Flugverkehr spiele im Rechengebiet 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.

Immerhin hat sich das Gebiet zwischen Lohausen und Stockum infolge der massiven Kapazitätserweiterung des Düsseldorfer Flughafens im Laufe der letzten Jahre zu einem äußerst stark frequentierten Verkehrsknotenpunkt entwickelt, der häufig auch durch Staus belastet ist.

So wurden die genehmigten Flugbewegungszahlen von ursprünglich **184.000 /Jahr in den 1990-er Jahren auf mittlerweile 262.000 /Jahr (Steigerung = 42,5%)** heraufgesetzt, was zu weit reichenden Veränderungen der Verkehrssituation rund um den Flughafen und einer dementsprechenden Erhöhung der Schadstoffbelastung in der Umgebung führte

Eine isolierte, da lediglich auf den Schadstoffausstoß der reinen Flugbewegung bezogene Beurteilung der flugverkehrsbedingten Belastungssituation steht im eindeutigen Widerspruch zu den gesetzlichen Vorgaben!

Diese muss im Einzelnen aus folgenden Quellen ermittelt und summiert werden:

- a) Schadstoffemissionen durch Flugzeugbewegungen während Anflug, Rollwegen, Start, Abflug sowie Hilfsaggregaten (APUs) und Probeläufen der Triebwerke
- b) Kfz-Verkehr und stationäre Quellen auf dem Flughafengelände (u.a. Tanklager, Tankstellen, Emissionen beim Betanken der Flugzeuge sowie beim Enteisen)
- c) Kfz-Verkehr und stationäre Quellen im Umland. Hierzu gehören Hausbrand, Industrie, Kleingewerbe, der durch den Flughafen und die neuen Gewerbegebiete induzierte Zubringerverkehr über Schnellstraße und Autobahn sowie der verstärkte Verkehr zu Messezeiten.

Dieser Anforderung wird der LRP-Entwurf in Bezug auf das nördliche Stadtgebiet von Düsseldorf in keiner Weise gerecht !

Entscheidend für die Wirkungen auf die menschliche Gesundheit ist letztlich, was insgesamt eingeatmet wird.

Zusammenfassend stellen wir folgendes fest:

1. Veraltetes Datenmaterial (aus 2002) spiegelt nicht die aktuelle Situation wieder
2. Keine Datenerfassung durch Meßpunkte im betroffenen Gebiet
3. Keine Berücksichtigung der im unmittelbaren Umfeld des Flughafens befindlichen Schadstoffkonzentrationen
4. Nicht EU-Richtlinien konforme Vorgehensweise bei der Beurteilung der Belastungssituation im Düsseldorfer Norden
5. Nichtberücksichtigung des Großbetriebes Flughafen als maßgeblicher Schadstoffemittent trotz starker Betriebserweiterung und massiver Erhöhung der Flugbewegungszahlen. Klare Aussage auf Seite 62 des LRP-Entwurfs: „Der Flughafen spielt im Rechengebiet keine Rolle.“
6. Keine plausible mengenmäßige Nachvollziehbarkeit der angeblich durch die Schifffahrt verursachten Emissionen insbesondere in der Verlängerung der Startbahnachsen
7. Der Entwurf weist teilweise erhebliche Differenzen zwischen gemessenen und berechneten Werten auf und birgt für den Fall einer Beschränkung auf eine reine Berechnung die Gefahr einer unzutreffenden Beurteilung und in jedem Fall gegebene Unterbewertung der Belastungssituation zum Nachteil

der Betroffenen

Wir stellen daher die Forderung, dass die in unseren Wohngebieten subjektiv immer weiter zunehmenden Belastungen von Schadstoffen durch Messstellen in unserer Gegend von neutraler Stelle erfasst werden.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Siegfried Küsel