



Bezirksregierung Düsseldorf, Postfach 300865, 40408 Düsseldorf

Herr
Jörg Grunwald
Lantzallee 10
40474 Düsseldorf

Datum: 17.11.2008

Seite 1 von 3

Telefon:

0211 475-2201/2

Telefax:

0211 475-2940

juergen.buessow@

brd.nrw.de

Luftreinhalteplan Düsseldorf

Sehr geehrter Grunwald,

Sie haben sich im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Luftreinhalteplan Düsseldorf zu den durch Flugverkehr wahrgenommenen Belastungen umfassend geäußert. Hierzu teile ich Ihnen folgendes mit:

Rechtsgrundlage für die Aufstellung des Luftreinhalteplans Düsseldorf ist die EU-Luftqualitätsrahmenrichtlinie von 1996 einschließlich ihrer „Tochterrichtlinien“ sowie nach deren Umsetzung in nationales Recht die speziellen Bestimmungen des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG), der 22. Verordnung zum BImSchG (22. BImSchV) sowie Regelungen der Straßenverkehrsordnung (StVO) und der 35. Verordnung zum BImSchG (35. BImSchV). In den genannten Rechtsvorschriften sind die zu betrachtenden Luftschadstoffe, die durch Aufstellung eines Luftreinhalteplans reduziert werden müssen, abschließend geregelt. Das gleiche gilt auch für Art und Umfang der Mess- und Berechnungsmethoden, die den Luftreinhalteplänen zu Grunde gelegt werden dürfen. Danach sind aber z. B. Fluglärm und CO₂-Ausstoß Belastungen, die nicht durch die gesetzlichen Bestimmungen zur Luftreinhalteplanung gedeckt und daher durch andere rechtliche Instrumente als einen Luftreinhalteplan zu regeln sind.



Datum: 17.11.2008

Seite 4 von 5

In Düsseldorf war die Überschreitung der Grenzwerte für Stickstoffdioxid (NO₂) und Feinstaub (PM₁₀) Auslöser für die Erstellung des Luftreinhalteplanes. Die Bekämpfung weiterer Belastungen (wie z. B. Lärm, CO₂) durch hoheitlich durchsetzbare Maßnahmen, die ja in die Rechte von Bürgerinnen und Bürgern, des Handels und des Handwerks sowie der Industrie eingreifen, ist nach den für die Luftreinhalteplanung bestehenden Rechtsgrundlagen nicht zulässig.

Das Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW (LANUV) betreibt seit 1998 die Messstation RAT2 in Ratingen, ca. 2,5 km nordöstlich der Flugschneise, also in direkter Anströmung der überwiegend südlichen und südwestlichen Winde im Bereich Düsseldorf/Niederrhein. Dort wird kontinuierlich der Gehalt an NO₂ und PM₁₀ (außerdem Ozon) bestimmt. In diesem Gebiet belegen die Messwerte der vergangenen Jahre für diese Stoffe allerdings eine Luftqualität, die im Bereich der allgemeinen städtischen Hintergrundbelastung im Rhein-Ruhrgebiet liegt und damit nicht zu beanstanden ist; die gesetzlichen Grenzwerte werden dauerhaft eingehalten.

Weiterhin würde eine weitere Messstation zur Ermittlung der Luftschadstoffe NO₂ und PM₁₀ auf dem Flughafengelände oder in dessen unmittelbarer Nähe nicht die Anforderungen des rechtlich vorgegebenen Expositionsbezuges, hier die besondere Abstandsregelung zum Schutz von Wohnbevölkerung, erfüllen.

Schließlich befinden sich Flugzeuge bei ihrem Überflug über Düsseldorf in einer solchen Höhe, dass ihre Emissionen gut verdünnt werden und so gut wie kein Immissionsbeitrag in Bodennähe ankommt. Von den planrelevanten Stoffen emittieren die Flugzeuge insbesondere



Stickoxide, von denen ein Großteil allerdings als Stickstoffmonoxid und nicht als Stickstoffdioxid ausgestoßen wird. Partikel finden sich zwar ebenfalls in Flugzeugemissionen, jedoch zu einem bedeutend geringeren Anteil als Stickoxide. Durch die gute Belüftungssituation im Umfeld des Flughafengeländes wird also eine Konzentration der betrachteten Luftschadstoffe auf ein gesetzlich bedenkliches Maß verhindert. Damit ist nach allen bisherigen Erfahrungen letztlich eine Überschreitung der Grenzwerte für NO₂ und PM₁₀ in diesem Gebiet nicht zu erwarten.

Datum: 17.11.2008

Seite 5 von 5

Mit freundlichen Grüßen


(Jürgen Büssow)