

Bürger gegen Fluglärm e.V.
Postfach 23 27
40646 Meerbusch
info@bqf-ev.de



Bürger gegen Fluglärm e.V. Postfach 2327 40646 Meerbusch

Verkehrsausschuss des Landtages NRW
Herrn Thomas Nückel MdL

per E-Mail an anhoerung@landtag.nrw.de

Zukunft des Flughafens Düsseldorf
Ihr Schreiben vom 07.02.2020

Sehr geehrte Damen und Herren,
sehr geehrter Herr Nückel,

LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN
17. WAHLPERIODE

29.02.2020

STELLUNGNAHME
17/2271

A11, A18

gerne beteiligen wir uns an der Diskussion um die Zukunft des Flughafens Düsseldorf und geben die vfolgende Stellungnahme zur Drucksache 17/7363 ab. Vorab sei betont, dass der Antrag eine Menge von Behauptungen beinhaltet, die wir mit Beweisen aus neutralen Quellen oder gar Beweisen, die vom Flughafen selbst geliefert wurden, entkäften. Daher bitten wir alle Leser/innen vorab um Verständnis, dass sich die komplexe Materie nicht auf wenigen Seiten sachgerecht darstellen lässt.

zu I. Ausgangslage

Der Flughafen Düsseldorf ist unbestritten ein wichtiger Arbeitgeber in der Region. Ein „Jobmotor“ ist er allerdings nicht. Dies wird deutlich, wenn man sich die vom Flughafen selbst in Auftrag gegebenen Untersuchungen des IfH (Institut für Handelsforschung) Köln anschaut. Danach ist die Zahl der Arbeitnehmer seit Jahren in etwa konstant, Zuwächse wurden durch Einbeziehung von Arbeitsstätten innerhalb der Airport City, die nicht kausal mit dem Flughafen verbunden sind, generiert. Weiterhin fehlt eine Differenzierung in Voll- und Teilzeitarbeitskräfte. Grundsätzlich gilt aber das von Bürgermeister a.D. Franz-Josef Moormann aus Kaarst, stv. Vorsitzender der Fluglärmkommission a.D. einmal Gesagte: selbst wenn der Flughafen der größte „Jobmotor“ der Welt wäre, dann dürfte er trotzdem nicht die Gesundheit von Hundertausenden von Menschen gefährden. Dies gilt selbstverständlich auch für die Umweltverschmutzung.

Hinzu kommt, dass die Zahl der Arbeitsplätze im Luftverkehr in ganz NRW und auch im kompletten Bundesgebiet seit Jahrzehnten auf ähnlichem Niveau verharrt, wie die Statistiken des Statistischen Bundesamtes zweifelsfrei belegen. Es kommt also „nur“ zu Verlagerungen zwischen den Flughäfen und Airlines. Wir empfehlen diesbzgl. jedem Mitglied des Verkehrsausschusses, aber auch des gesamten Landtages dringend, nicht nur die Auftragsgutachten des Flughafens zu studieren bzw. aus Unterlagen des Flughafens selbst zu zitieren, wie dies die AfD in Ihrem Antrag tut, sondern z.B. das im Rahmen der Einwendungen zum Erweiterungsantrag im Auftrag der Bürgerinitiativen erstellte Gutachten der TU Chemnitz¹ zu lesen. In diesem werden alle Behauptungen des Flughafens und seiner Auftragsgutachter wider-

¹ „Der Flughafen Düsseldorf - Analyse des Antrags auf Betriebserweiterung und der Luftverkehrsprognose für 2030“, Prof. Dr. Friedrich Thießen, Arbeitskreis Luftverkehr, TU Chemnitz 26.10.2016

legt, und die im AfD-Antrag ebenfalls angesprochene Erörterung ergab im Fazit des Versammlungsleiters der BzReg Düsseldorf, dass „alle Einwände nicht ausgeräumt werden konnten.“ Auch hier empfehlen wir vor einer Meinungsbildung die Lektüre des ausführlichen EÖT-Protokolls der Bezirksregierung Düsseldorf.

Der AfD-Antrag beschreibt den Einzugsbereich des Flughafens mit einem Umkreis von 100 km. Zu berücksichtigen ist dabei allerdings, dass sich innerhalb dieses Umkreises weitere 3 Flughäfen befinden (Köln/Bonn, Weeze und Dortmund). Es ist daher zu einseitig, die wirtschaftliche Entwicklung nur des Flughafens Düsseldorf im Auge zu haben, ohne die Auswirkungen auf die anderen Flughäfen zu berücksichtigen. Ein Ausbau würde z.B. Flugverkehre von dort abziehen und nach Düsseldorf verlagern. Das schafft NRW-weit weder Arbeitsplätze noch erhöht dies die Steuereinnahmen in Summe. Arbeitsplätze werden also lediglich verlagert und nicht neu geschaffen. Dass dies nicht nur eine These ist, belegt der Fall der Air Berlin, ursprünglich in Dortmund, Münster-Osnabrück, Paderborn und Mönchengladbach „zu Hause“, kaum wurden durch LTU slots in DUS frei, wurden viele, am Ende alle Maschinen an diesen anderen Flughäfen abgezogen. Die Folgen der durch nicht kostendeckende Ticketpreise künstlich gepushten Nachfrage sind bekannt, die Airline ging krachend Pleite. Der Flughafen DUS konnte dies kompensieren, die Flughäfen Münster-Osnabrück und Paderborn siechen seitdem mit rd. 700-800.000 Passagieren pro Jahr (die Rentabilitätsschwelle liegt höher) vor sich hin. Dortmund (über)lebt nur dank Wizz Air.

Da im Gegensatz zu Düsseldorf der Flughafen Köln/Bonn sich zum Teil in Besitz des Landes NRW befindet, würde es den Landesinteressen sogar schaden, wenn weitere Verkehre von Köln/Bonn nach Düsseldorf verlagert würden. Auch hier gibt es einen Beweis: Eurowings.

Angesichts der nun einmal begrenzten weiteren Ausbaumöglichkeiten in DUS könnte es also zu einem von Niemandem zu wünschenden Szenario kommen: wie die von der AfD später angesprochene „Potentialanalyse“, die im Auftrag des Flughafens Düsseldorf erstellt wurde, sollen sich die für 2030 erwarteten „rd. 50 Mio“ Passagiere in NRW auf 38 Mio am den Flughafen DUS und 12 Mio auf den Flughafen CGN verteilen, die anderen vier NRW-Airports kommen dort einfach nicht mehr vor. In DUS ist aber nun einmal kein Platz mehr für eine weitere Start- und Landebahn, auch nicht für weitere Abstellpositionen für die Jets. Also würde man doch spätestens (!), wenn die angeblich so stark steigende Nachfrage tatsächlich diese Marke überschreitet, die gerade erfolgreich ökonomisch zerstörten anderen Flughäfen benötigen. Was für einen Sinn macht eine derartige Luftverkehrspolitik?

Fazit des 1. Absatzes des AfD-Antrags: Ob diese Daten richtig sind oder nicht, ist irrelevant, Profiteure sind einzig und allein die beiden Anteilseigner, die Stadt Düsseldorf und ein kanadischer Militär-Pensionsfonds. Der letzte Satz ist apodiktisch formuliert, zu fragen ist hingegen: Darf- und soll dieses Potential „weiter ausgebaut“ werden?

Die Mitbenutzungsregelung der Ersatzbahn geht aus Sicht der Bürger gegen Fluglärm bereits heute weit über die im Angerlandvergleich und im PFB für den Bau der „parallelen Ersatzbahn“ vorgesehene Nutzung hinaus. Im Angerlandvergleich ist u.a. formuliert „Die Antragstellerinnen und die Stadt Düsseldorf sind sich darin einig, daß ... wegen des Ausweichcharakters der Parallelbahn, wie er unter A II zum Ausdruck gebracht ist, diese Bahn bei der Festlegung der Lärmzone II nach ihrer Ansicht ohne Berücksichtigung bleiben kann.“ Das heißt doch, dass die Nutzung so gering sein soll, dass eine Berücksichtigung der Ersatzbahn bei der Lärmberechnung nicht notwendig ist. Selbst der Gutachter des Verkehrsministeriums, Prof. Dr. Norbert Kämper, urteilte: „die Auslegung von 50% ist das äußerste, was der Begriff der Spitzenzeit hergibt“. Davon distanzieren wir uns ausdrücklich. Klar ist aber, dass eine weitere Ausdehnung der Ersatzbahnnutzung nicht möglich ist.

Im 2. Absatz des AfD-Antrags sind obendrein noch mehrere sachliche Fehler enthalten:

Es handelt sich ausweislich des letzten, gültigen PFB um eine „Ersatzbahn“. Die Einschränkungen für den Flugbetrieb, die dort beschrieben wurden, wurden in den letzten Jahrzehnten immer weiter aufgeweicht. So waren damals 71.000 gewerbliche Flugbewegungen in den sechs verkehrsreichsten Monaten erlaubt, die sog. „Einbahnkapazität“ lag bei 35 FB/h. Der 6-Monatswert steht seit 2005 bei 131.000 Flugbewegungen, also um 84,5% höher, der Stundenwert bei 43 bzw. gemittelt 44 um 25,7% höher. Insofern ist es nur schwer nachvollziehbar, wenn die selbst „erkauften“ Restriktionen (man hätte andernfalls nur eine Start- und Landebahn) bejammert werden. Wenn die AfD schreibt (S.2 oben): „Seit 1965 hat sich die Zahl der Flugbewegungen verdreifacht und die Zahl der Fluggäste verzehnfacht“ so ist genau dies ein Beleg dafür, dass der lt. OVG Münster „unkündbare“, „gültige“ und „absichtlich nicht mit Anpassungsklauseln versehene Vergleich (weil sich „die vertragsschließenden Parteien einig waren, dass die Vereinbarungen endgültig sein sollten“) in der Vergangenheit bereits sehr begünstigend für den Flughafen DUS ausgelegt wurde. Weitere Dehnversuche werden gerichtlich scheitern.

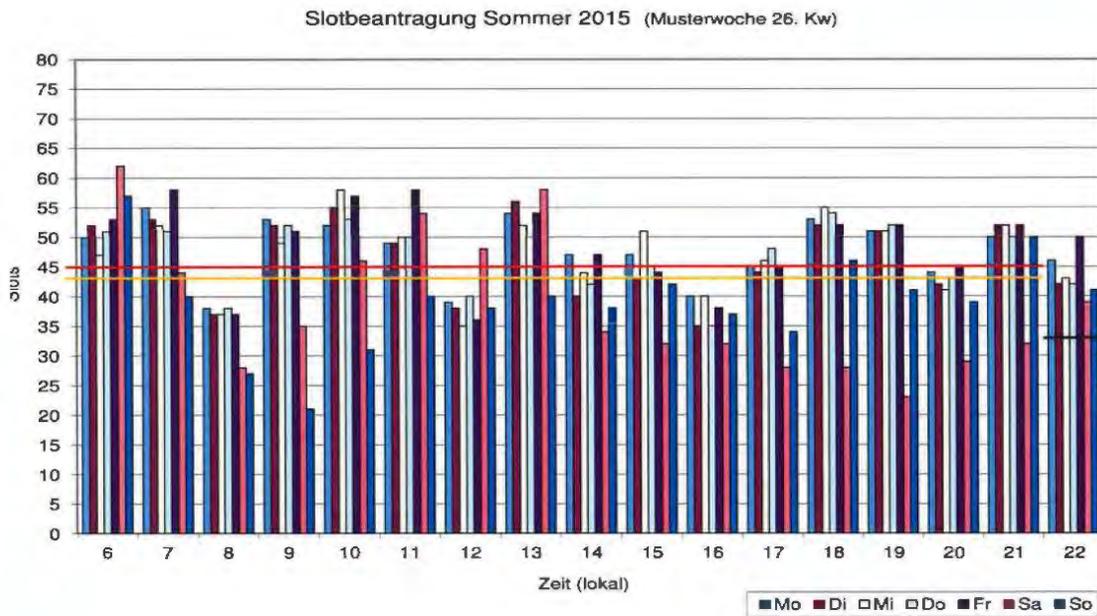
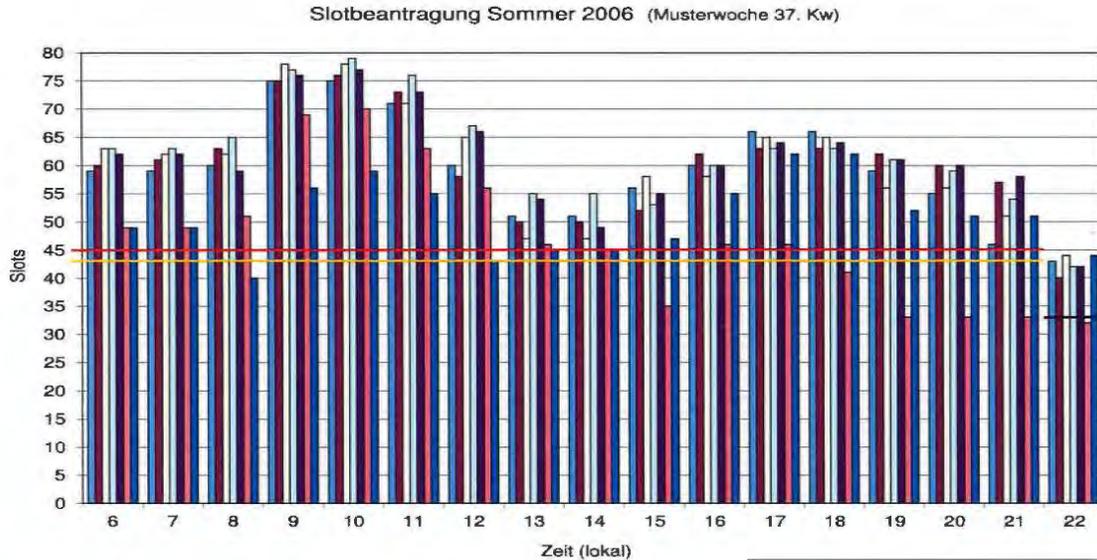
Auch der 3. Absatz enthält einen Fehler: in den sog. „Einbahnstunden“ sind **43** planbare FB/h möglich, ein so gut wie nie ausgeschöpfter Wert. Auch die 45+2 FB/h in den sog. „Zweibahn-Stunden“ werden seltenst ausgeschöpft. Die Aufteilung in 50% Einbahn- und 50% Zweibahnstunden pro Woche ist einzig und allein dem Faktum geschuldet, dass der damalige Antrag der FDG für 45 FB/h weit über das hinausging, was gutachterlich als „Einbahnkapazität“ belegt ist. Dies sind maximal – nur unter günstigen Bedingungen – 40 FB/h, die vom Flughafen (!) vorgelegten Gutachten sprechen unisono von 37 FB/h. Für mehr gibt es kein belastbares Gutachten, sondern nur wertlose „Simulationen“ der interessierten Partei DFS. Diese Simulationen blenden regelmäßig kapazitätsbegrenzende Faktoren aus, genannt seien hier nur:

- a) der Luftraum (alle Simulationen unterstellen die Betriebsrichtung 23, also Starts in Richtung Westen. Diese verzweigen sich aber weit früher als die Starts nach Osten (=BR05)
- b) die limitierten Abstellpositionen
- c) die auf einen Rollweg Mike begrenzten Rollkapazitäten.

Zudem wird bei den Berechnungen immer unterstellt, dass alle Landeanflüge wie auf der Perlenschnur in passenden Abständen „zur Verfügung stehen“. Nasse Landebahnen vergrößern die sog. Landebahn-Belegungszeit usw..

Bei den Antragsunterlagen fehlt ein Kapazitätsgutachten, Simulationen ersetzen keine Gutachten, und es fehlt – im Gegensatz zu 2005 – eine Risikobewertung. Warum?

Bei allen ungeklärten Fragen bleibt aber zu allervorderst immer eine Frage: Ist eine Erhöhung überhaupt notwendig? Fördert sie das Allgemeinwohl, und zwar ganz NRW's? Im folgenden sollen die in Anlage 2 zum o.g. Antragsschreiben abgebildeten Slotgraphiken miteinander verglichen werden, und zwar in der Reihenfolge 2006 gg. 2015, 2007 gg. 2015 usw.: (die Vergleiche ab 2007 zu 2015 sind hier nicht abgebildet, zeigen aber alle das gleiche, im Anschluss erläuterte Bild:



Folgende Schlüsse können aus den Darstellungen gezogen werden:

1. Im Jahr 2006 (oben) war die Slotnachfrage am höchsten, wohl eine Folge der Genehmigung 2005, von der jeder ein Stück abhaben wollte. Um sich ihren Anteil an den Mehr Slots zu sichern, haben viele Airlines offenbar weit mehr slots beantragt als sie haben wollten (bei einer Zuteilungsquote von z.B. 30% muss eine Airline rd. das Dreifache dessen beantragen, was sie realistisch braucht und will).
2. Bereits 2007 klappt diese „Vorrats-Nachfrage“ in sich zusammen.
3. In allen Folgejahren zeichnen sich Nachfragespitzen, so z.B. morgens früh (Starts!) und in der „Hub-Welle 10-11 Uhr ab. Daneben gibt es deutlich ausgeprägte Nachfrage-täler, so z.B. in der Mittagszeit.
4. Betrachtet man nur das Jahr 2015, so fällt auf, dass die morgendliche Spitze offenbar am stärksten Samstag (orange) ausgeprägt ist. Die zweitmeisten Slotanträge gibt es am Sonntag. An beiden Tagen fliegen keine bzw. kaum Business-Reisende. Offenbar

- sind es v.a. die Umlaufinteressen der Fluggesellschaften, die Urlaubsflüge anbieten, die zu diesen Nachfrage-Spitzen führen.
5. Zwischen 7 und 8 Uhr kehrt sich dieses Verhältnis um, offenbar sind hier verstärkt auch Business-Flüge an den Werktagen gefragt. Zu beachten ist, dass der Anteil der Geschäftsreisenden in DUS auf 30% zurückgegangen ist (Quelle: Geschäftsbericht des Flughafens 2015, S.82).
 6. Diese Geschäftsflüge könnten aber durchaus in die Zeit 8-9 verlagert werden, wo mit nur 7-38 nachgefragten Slots eine deutliche Unternachfrage anzutreffen ist. Wenn einige um einige wenige Minuten nach „hinten“ rücken“, ist das Problem bereits gelöst. Dass dies entgegen aller Behauptungen durchaus möglich ist, beweist die in der Vergangenheit häufig nahezu vollständig geräumte Warteliste des Flughafenkoordinators.
 7. In den Folgestunden herrscht ein Wechsel zwischen angeblicher Übernachfrage und einer deutlichen Unterauslastung. Berücksichtigt man, dass weit mehr Slot-„anträge“ abgegeben werden als hinterher tatsächlich genutzt werden, so muss man fragen, wie mit dieser (i.d.R. überzeichnenden) Nachfrage die 45+2 erlaubten planbaren Slots in den Zweibahnstunden gerechtfertigt werden sollen? Von einer Rechtfertigung für gar 60 Slots ist weit und breit nichts zu sehen.
 8. Dies wird überdeutlich, wenn man sich anschaut, in wie vielen der $7 \times 16 = 112$ Wochenstunden überhaupt der beantragte Wert von 60 Slots in dieser (die wahre Nachfrage überzeichnenden) Slotnachfrage erreicht wird? Dies ist in **einer einzigen Stunde (von 112) der Fall, und diese liegt samstags zwischen 6 und 7 Uhr!**
 9. Mehr als 55 beantragte Slots gibt es offensichtlich nur in sieben weiteren Stunden. Davon sind zwei Stunden erneut am Wochenende, haben also nichts mit Drehkreuz-Geschäftsflügen zu tun.
 10. Über 50 beantragte Slots können in nur 33 weiteren Stunden (also insgesamt 41 von 112) verzeichnet werden. Von diesen 33 Std. sind sieben mit gerade einmal 51 und dreizehn Stunden mit 52 beantragten Slots notiert.
 11. Betrachtet man die Beantragungen nach Tagesstunden, so ist die Stunde 6-7 Uhr nur am Sa und So, die Stunde 7-8 Uhr nur am Freitag, die Stunde 10-11 Uhr am Mittwoch und Freitag, die Stunde 11-12 Uhr nur am Freitag und die Stunde 13-14 Uhr am Dienstag und am Samstag mit über 55 FB/h beantragt.
 12. Selbst wenn man unterstellen wollte, dass die hier angegebenen „Beantragungen“ ein valides Maß für die Nachfrage nach Slots sein sollte, so beweisen die vom Flughafen vorgelegten Zahlen eindeutig, dass eine Betriebsgenehmigung mit 60 FB/h in den Zweibahnstunden über keinerlei (!) rechtfertigenden Bedarf verfügt. Auch die tatsächlich realisierten Flugbewegungen (rd. 115.000 von 131.000 erlaubt planbar, Tendenz leicht sinkend) indizieren, dass es keine rechtfertigende Nachfrage gibt. Insofern würde sich eine Genehmigung von mehr als den jetzt erlaubten Flugbewegungen als Vorratsgenehmigung selbst entlarven.

Diese Ausführungen aus 2015 wurden zum Bestandteil meiner, Chr. Lange, auch im Namen von rd. **27.000** Betroffenen erhobenen Einwendungen

Der Angerlandvergleich wurde 2002 vom OVG NRW als „zweifelsfrei gültig“, „unkündbar“ und zudem als „absichtlich nicht mit Anpassungsklauseln versehen“ (weil die „getroffenen Regelungen von den Vertragsparteien als endgültig“ angesehen wurden) bewertet. Die AfD weist in Fußnote 4 selbst auf den entsprechenden Beschluss des OVG NRW hin. Diese Gültigkeit und Unkündbarkeit wird unseres Wissens nach momentan von keiner Seite bezweifelt. Eine Evaluierung (Punkt 7 in Abschnitt V.) des Angerlandvergleiches ist daher kategorisch abzulehnen.

Der Antrag des Flughafens Düsseldorf vom 16.02.2015 enthält entgegen der Aussage der AfD keine baulichen Maßnahmen. Es wurden zwar parallel bauliche Maßnahmen beantragt

oder sind avisiert, diese sind aber nicht Bestandteil des Antrags auf Kapazitätserweiterung. Dies hängt mit dem Angerlandvergleich zusammen, der keinen weiteren Ausbau des Flughafens vorsah. Daher wird – immer abwechselnd – eine bauliche Maßnahme beantragt mit der Maßgabe, dass dies keine höhere Kapazität und keine zusätzlichen Flugbewegungen zur Folge hat, und dann mehr Flugbewegungen beantragt und betont, dass diese mit der vorhandenen Infrastruktur abgewickelt werden können. So wird scheinbarweise der Flughafen – entgegen dem Angerlandvergleich – immer weiter ausgebaut.

Dass die Nachfrage nach Slots das Angebot übersteigt behauptet der Flughafen in seinem Erweiterungsantrag. Dies wird von der AfD ungeprüft übernommen. In den Einwendungen der Bürger zu diesem Antrag ist ausführlich begründet, warum diese Nachfrage künstlich erzeugt wird und mit der bestehenden Betriebsgenehmigung problemlos abgewickelt werden kann.

Die AfD moniert die lange Genehmigungszeit des Erweiterungsantrags, berücksichtigt dabei aber nicht, dass die Einwendungen und Gutachten sehr fundiert waren und daher nicht übergangen werden können. Auch hier empfehlen wir, vor einer Meinungsbildung z.B. das sehr ausführliche Gutachten von Regio Consult zu lesen, das im Auftrag von 10 (zehn!) Städten mit rd. 3 Mio Einwohnern erstellt wurde. Auch hier gelang es der FDG nicht, im Eörterungstermin auch nur einen der in die Tausende gehenden Argumente der BI's und Städte zu entkräften.

Hinzu kommt, dass das Verkehrsministerium die Antragstellerin Flughafen Düsseldorf (FDG) mit zwei sog. „Aufklärungsschreiben“, datierend vom 7. Mai und 18. Oktober 2018 aufgefordert hatte, fehlende oder falsche Unterlagen nachzureichen bzw. zu korrigieren. Dies hat die FDG nach Auskunft des Verkehrsministeriums bis heute, also auch nach rd. 1,5 Jahren, nicht abschließend getan. Dies dokumentiert eindeutig, dass die FDG entweder kein Interesse mehr an ihrem eigenen Antrag hat oder nicht in der Lage ist, die geforderten Unterlagen beizubringen. Im Ergebnis ist dies für die Entscheidung des Verkehrsministers egal.

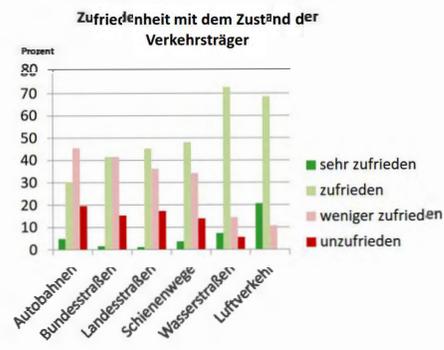
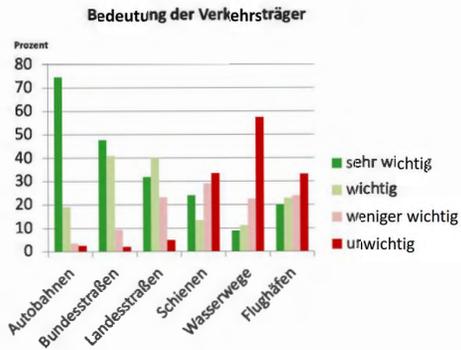
Die Aussage des AfD-Antrags „... hat sich das Verkehrsministerium nicht positioniert“ ist also schlicht falsch. Die Behörde hat die umfangreichen, substantiierten Einwendungen gelesen, hat erkannt, dass der Planfeststellungsantrag in der vorliegenden Form nicht genehmigungsfähig ist und hat Nachforderungen und Nachfragen gestellt. Dass diese von der Antragstellerin nicht bearbeitet werden, ist deren Problem. Darüber hinaus ist es der Planfeststellungsbehörde auch gar nicht erlaubt, sich „zu positionieren“.

Die Aussage der IHK, dass er Wirtschaftsstandort Düsseldorf eine internationale Vernetzung benötigt, wird von niemandem, auch nicht von uns, bestritten. Diese Vernetzung ist gegeben. Allerdings nehmen die Anteile der Geschäftsflüge in Düsseldorf kontinuierlich ab. Mit den zusätzlichen Kapazitäten werden lediglich Billigflüge im touristischen Segment angelockt, von der die Unternehmen in NRW recht wenig haben.

Umfragen der IHK selbst bei Unternehmen der Region belegen, dass die Zufriedenheit der Mitglieder mit dem Flughafen gut ist. So weist z.B. eine Umfrage der IHK Essen unter den verschiedenen Verkehrsträgern eine relativ geringe Bedeutung des Luftverkehr aber eine hohe Zufriedenheit aus.²

² MEO-Verkehrsbericht 2013

<https://www.essen.ihk24.de/blueprint/servlet/resource/blob/2103066/ed2a7cdc3a89b24c3f5ef3b26ae8f25a/meo-verkehrsbericht-ergebnisse-der-ihk-umfrage-2013-data.pdf>



Auch wir finden eine Zufriedenheit mit dem Flughafen gut, geben aber zu bedenken, dass durch höhere, dann zu hohe Auslastung verursachte Verzögerungen den Geschäftsflügen eher schaden als dass sie nutzen. Warum sollen Geschäftsflieger warten, nur weil die FDG den Hals nicht vollkriegt und immer mehr FB/h beantragt? Wir sagen: nutzt ersteinmal das, was ihr habt, und wickelt dies v.a. in den Spitzen störungs- und verspätungsfrei (!) ab.

Zudem: die Betroffenen kritisieren v.a. die starke, weit überproportionale Zunahme der Nachtflüge, die mit den Forderungen der IHK rein garnichts zu tun haben.

Die bloßen Behauptungen über angeblich 21.882 zurückgewiesene Slots im Sommer 2017 berücksichtigt nicht:

- Dass Airlines oft mehr beantragen, als sie realistisch zu bekommen hoffen, sei es, um für sich selbst die Wahrscheinlichkeit zu erhöhen, mehr und v.a. Wunschslots zu erhalten, oder sei es, damit die Konkurrenz weniger bekommt. So hatte z.B. Ryanair Slots am Flughafen DUS, die sie nicht tatsächlich angemeldet, geschweige denn genutzt haben. Dabei ist es völlig unerheblich, ob die Slots zeitlich nicht passten oder Ryanair die Kosten der Busbeförderung scheute.
- Dass die tatsächliche Nutzung zugewiesener (!), also nicht abgelehnter Slots weit unter der Zahl der zugewiesenen Slots liegt, die sog. „no-show-rate.“

Somit verfangen auch die Behauptungen über den angeblichen „enormen wirtschaftlichen Schaden“ nicht. Es wäre vermutlich – so jedenfalls zeigen es alle Zahlen der Vergangenheit und auch von anderen Flughäfen – kein einziger zusätzlicher Arbeitsplatz entstanden.

Alle Aussagen auf den S.2 und 3 oben des AfD-Antrages sind aus den erläuterten Gründen unrichtig, z.T. irreführend, ausweislich der Quellenangaben ungeprüft aus Flughafen-Unterlagen abgeschrieben. Woher kommen z.B. die auf S.2 Mitte genannten +15,4% prognostizierte Steigerung der Flugbewegungen? Derzeit genehmigt sind 131.000 Flugbewegungen in den sechs verkehrsreichsten Monaten. Ein Plus von 15,4% auf diesen Wert würde, so es denn so gemeint sein soll, exakt 151.174 Flugbewegungen ergeben, ein Wert, der nirgendwo im PFA auch nur gerundet auftaucht. Die Lärm- und Abgas-Gutachten rechnen mit 138.000 Flugbewegungen, obwohl in Summe (die FDG verzichtet ja absichtlich auf die Angabe einer 6-Monatsgrenze, offenbar, weil sie diesen „Deckel“ weghaben möchte. Zur Erinnerung: der entsprechende Wert des Flugbewegungen für den Bau der parallelen Ersatzbahn liegt bei 91.000 Flugbewegungen, davon 71.000 im gewerblichen Luftverkehr!). Setzt man diese 138.000 Flugbewegungen, die der Flughafen selbst als „realistisch erreichbar“ ansieht, gleich 115,4%, so ergeben sich den jetzt-Zustand rd. 119.584 Flugbewegungen. Woher käme jetzt dieser Wert?

Fakt ist, dass der Flughafen in Summe 160.632 Flugbewegungen in 6 Monaten beantragt, das ergibt die Summation der beantragten Stundeneckwerte, die Belastungsgutachten aber nur für 138.000 Flugbewegungen erstellt sind. Das Verkehrsministerium hat dies erkannt und in den o.g. „Aufklärungsschreiben“ deutlich gemacht, dass u.a.

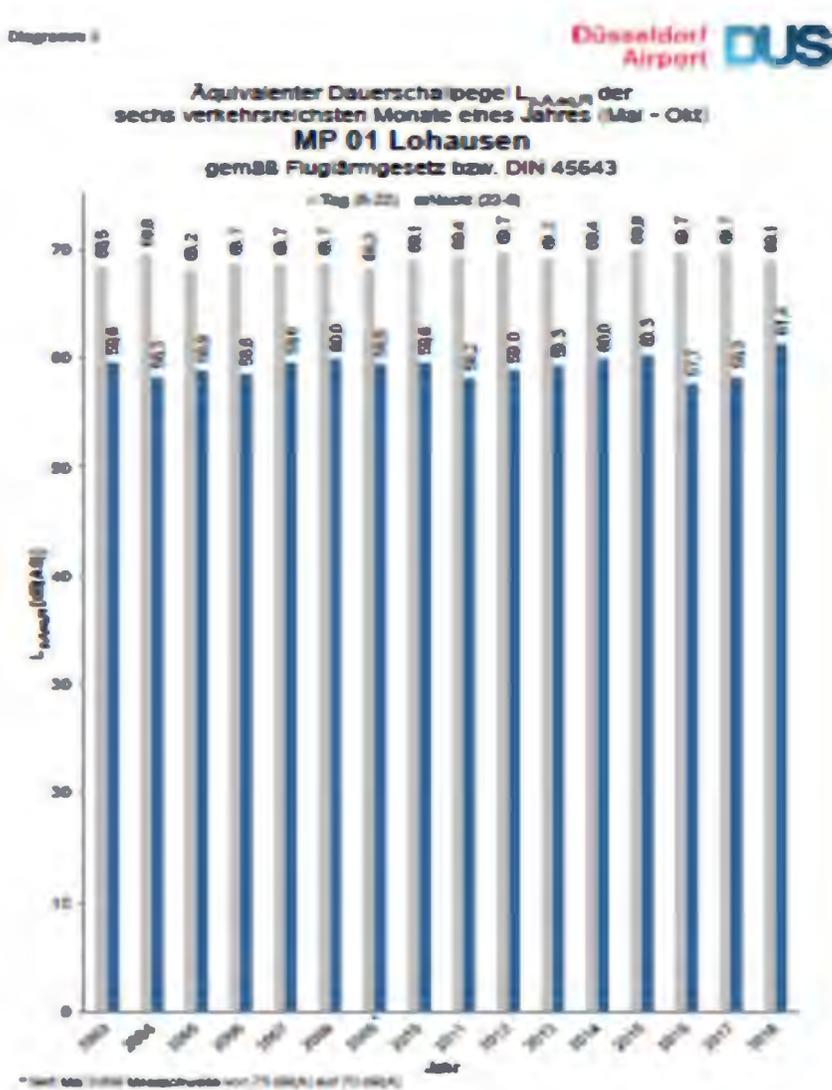
- Eine belastbare Verkehrsprognose fehlt (die „restriktionsfreie Potentialanalyse“ kann diese nicht ersetzen, beweist aber, s.o., dass jedwedes weitere Wachstum in DUS zu Lasten von Münster-Osnabrück, Paderborn und Weeze gehen würde, auch Dortmund gibt es dann nicht mehr und CGN darf großzügig bei bereits einmal erreichten 12 Mio bleiben), s.auch: https://rp-online.de/nrw/staedte/duesseldorf/flughafen-duesseldorf-airline-german-airways-geht-nach-duesseldorf_aid-49235535
- Belastungsgutachten auch für die tatsächlich beantragte Zahl der Flugbewegungen erstellt werden müssen, weil die bloße Vermutung der FDG, dass man die o.g. 160.000 nicht ausnutzen können (wenn man es denn schaffen würde, dann würde man dies auch sicherlich gern machen) und statt dessen eben nur 138.000 realistisch seien (das wären rd. 14% weniger als beantragt), nicht zur Grundlage eines PFB gemacht werden könne. Der Hinweis der FDG, dass man aus Zahlen der Vergangenheit auf die 86% gekommen sei, verfängt auch nicht, weil im Spitzenjahr 2008 die Ausnutzung der 131.000 möglichen weit höher lag, erst recht, wenn man berücksichtigt, dass diese 131.000 ja auch noch die Allgemeine Luftfahrt beinhalten, die nun im PFA nicht mehr in DUS verkehren soll. Die Ausnutzungsquote im Spitzenjahr 2008 liegt dann bei rd. 95%. Ergo müssten Belastungs-Gutachten mind. (!) 95% von 160.632 Flugbewegungen, also rd. 153.000 Flugbewegungen zu Grunde legen. Warum die FDG dies nicht getan hat und sich offenbar weigert, dies nach den Aufklärungsschreiben zu korrigieren, ist einfach zu erklären: Natürlich kommen beim Lärm und bei den Abgasen bei einem Anstieg von 131. auf nur 138.000 Flugbewegungen nicht so viele Belastungen dazu wie bei einer Berechnung, die von 131.000 (oder sollen wir hier auch die tatsächlichen Flugbewegungen – im Durchschnitt rd. 120.000 – als Basiswert zugrundelegen?) auf 153. oder gar 160.000 Flugbewegungen. Man kann es nicht anders formulieren: dies sind Taschenspieler-Tricks, auf die „eigentlich“ niemand hereinfällt.

Wenn nun die AfD meint, zeitlichen Druck machen zu müssen, dann wird dieses Ergebnis sehr sicher darin bestehen, dass der PFA der FDG rundweg abgelehnt werden müsste. Daran kann niemand Interesse haben, im Übrigen auch nicht die rd. 865.000 Lärmbetroffenen (über Leq3 50 dB(A) tags und die rd. 3-4 Mio Abgasbetroffenen, weil diese – entgegen aller populistischen Darstellungen – eben nicht den Flughafen abschaffen wollen, eben nicht einer nachhaltigen und sinnvollen Entwicklung im Weg stehen wollen, sondern im diametralen Gegensatz zu dieser populistischen Versuche, die Betroffenen in diese Ecke stellen zu wollen, sehr fundierte, gut begründete Forderungen aufgestellt haben, z.B.:

- eine alle vorhandenen NRW-Flughäfen und Regionen berücksichtigende Konzeption,
- den strikten Schutz der Nachtruhe am dichtbesiedelsten NRW-Flughafen von 22 bis 6 Uhr, am Wochenende wegen der Erholungsbedürfnisses der Anwohner und wegen weit geringerer Slotnachfrage (s.o., Graphik von der FDG selbst eingebracht!) bis mind. 7 Uhr.
- mindestens eine Gleichstellung der Nachtflugbestimmungen zu Frankfurt, aktuell werden die Anwohner in DUS schlechter gestellt als die in Frankfurt.
- den Verzicht auf Kurzstreckenflüge unter 400 km, z.B. nach Frankfurt (rd. 5800 Flugbewegungen p.a.), eine Ausdünnung der Flugpläne nach Hamburg, München, Berlin u.a.
- möglichst lärm- und schadstoffarme Ab- und Anflugverfahren, keine ausschließliche Orientierung an kapazitätsmaximierenden Kriterien, wie dies bis dato erfolgt.

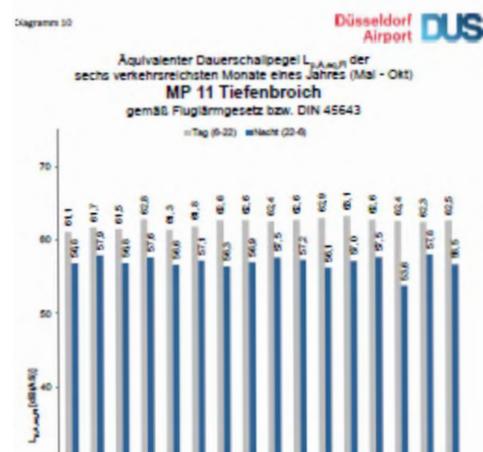
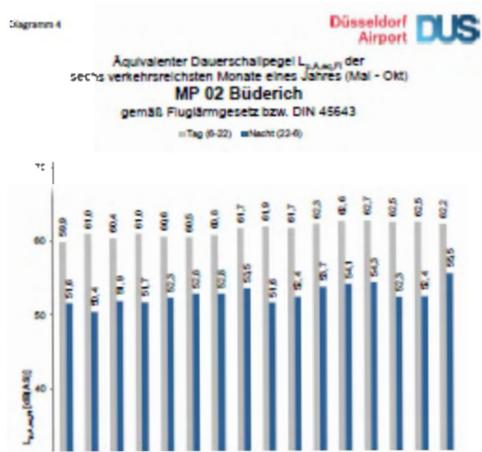
Zu diesen Forderungen zählt aber ausdrücklich nicht, dass die Anwohner jedwede Belastung hinzunehmen haben, weil sie mit passivem Schallschutz „abgespeist“ werden. Dass dieser verbessert werden und auch vom Verkehrsminister kontrolliert werden muss, das dürfte unstrittig sein, unabhängig davon, ob der Flughafen bekommt, was er will. Kein Mensch möchte sich gern in seinem aus Lärmgründen verbarriadierten Haus aufhalten müssen, ganz abgesehen davon, dass eine Belastung von rd. 70 db(A) tags Leq3 (Wert der FDG, s. LMP1 Lohausen, das rd. 8-10-fache der lautesten (!) Messstation in Frankfurt (LMP6 Raunheim) und 60 db(A) nachts, weggemittelt auf die Nacht von 22 bis 6 Uhr, durch passiven Schallschutz nicht mehr zu kompensieren sind. Hinweis: lt. BverwG ist nachts AKTIVER Schallschutz vorrangig!)

Auch hier sei ein vom Flughafen selbst erstellter Beleg als Beweis gezeigt:

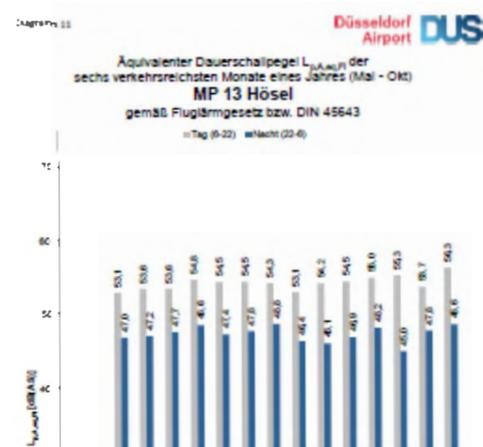
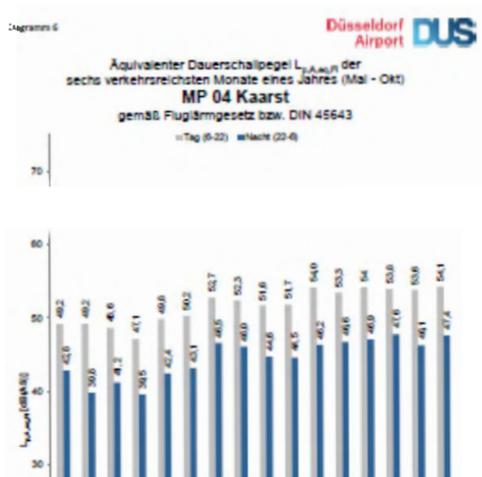


Man erkennt deutlich, dass die richtig erkannte Abnahme der Einzelpegel (wobei es v.a. in der Nacht egal ist, ob man durch ein Einzelschallereignis von 85, 90 oder gar 95 dB(A) aus dem Schlaf gerissen wird) durch das „Immer-Mehr“ an Flügen überkompensiert wird. Da zu erahnen ist, dass behauptet werden wird, dass dies nur auf den LMP1 zutrefte, sei exemplarisch und nur in kleiner Darstellungen die Bilder für den LMP2 (Büderich), den LMP11 (Ra-

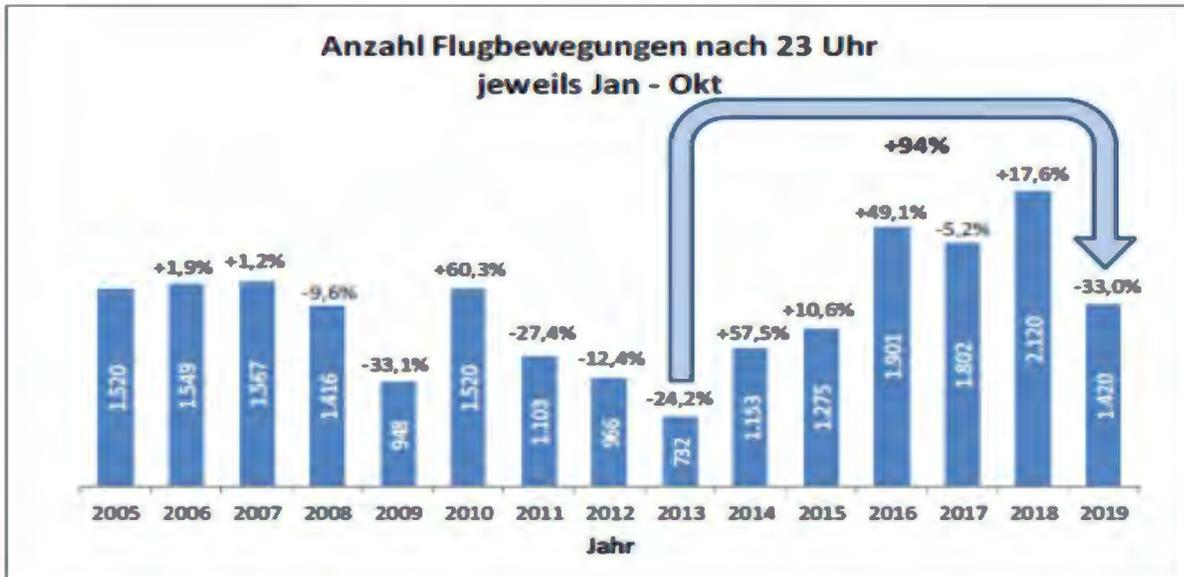
tingen) und für die weiter entfernten Betroffenen für den LMP4 (Kaarst) und LMP13 (Hösel) beigefügt:



Auch weiter entfernt vom Düsseldorfer Flughafen wird es immer lauter, v.a. nachts:

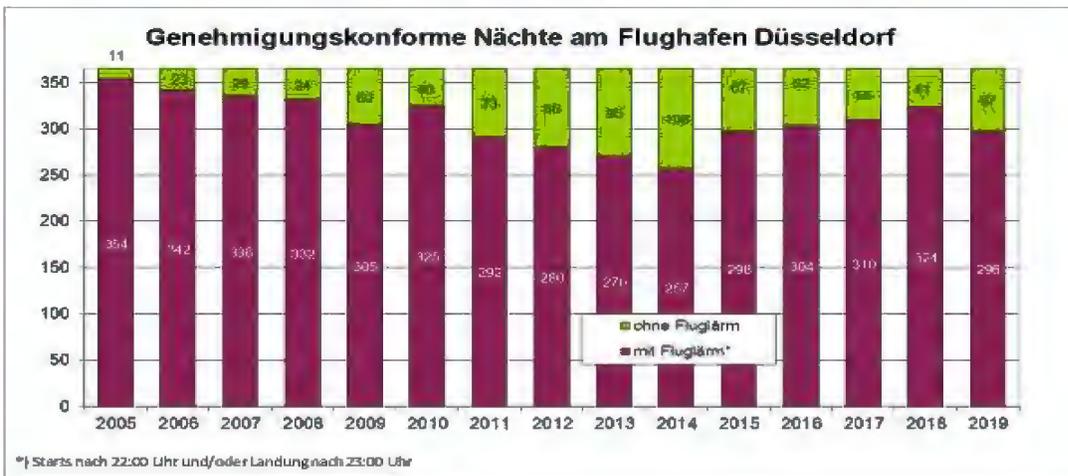


Besonders ins Auge fällt die Zunahme der dunklen Säulen, die für die Nachtbelastung stehen. Diese wurde v.a. durch die weit überproportionale Erhöhung der planbaren Landungen 22-23 Uhr von zuvor 15 (Winter) bzw. 25 (Sommer) auf durchgängig 33 Landungen, also um etwa 65% (Mittel 20 auf 33) verursacht. Die ökonomisch relevanten Gesamtflugbewegungen wurden mit dieser Genehmigung von 122.000 auf 131.000 erhöht, also „nur“ um 7,4%. Die für die Betroffenen belastende Erhöhung in der Nacht beträgt also rd. da 8,8-fache der Tageserhöhung, wobei die stetig zunehmenden Verspätungen noch nicht einmal berücksichtigt sind. So verwundert es nicht, dass sich die Nachtflüge in manchen Stunden explosionsartig entwickelt haben:

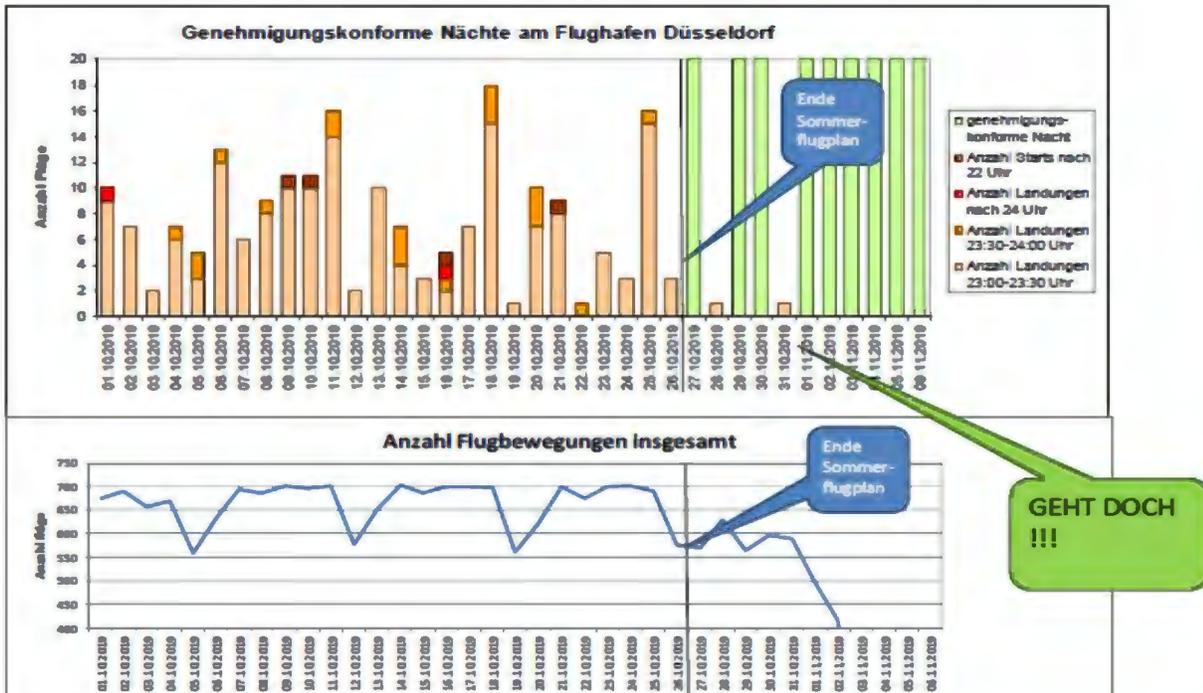


Quelle: eigene Auswertungen auf der Grundlage der Internetseite www.dus.com

Diese Entwicklung wird vom Flughafen derzeit dahingehend schöngeredet, dass das Jahr 2019 und jetzt auch die ersten Monate 2020 mit den Horrorjahren 2016-2018 verglichen werden. Dazu ist nur zu sagen: wenn man von 732 im Jahr 2013 (das sind immer noch vier Flüge pro Nacht im Durchschnitt!) auf 2120 (=11,5 pro Nacht, und dies bei 33 erlaubten geplanten Landungen!), also um 190% erhöht, dann sollte man anschließend sehr zurückhaltend sein, wenn sich die Werte dann um nur 33% verbessern. Im Übrigen sind auch nicht Durchschnittswerte pro nacht interessant und relevant, sondern die Anzahl der Nächte, in denen nach 22 Uhr (startseite) bzw nach 23 Uhr (Landeseite) wirklich Ruhe herrscht. Auch dies ist erschreckend:



Woran es liegt, sieht man im Oktober 2019 sehr deutlich: kaum ist der völlig überplante Sommerflugplan ausgelaufen (am 26.10.2019, mit der Zeitumstellung), klappt es auf einmal deutlich besser:

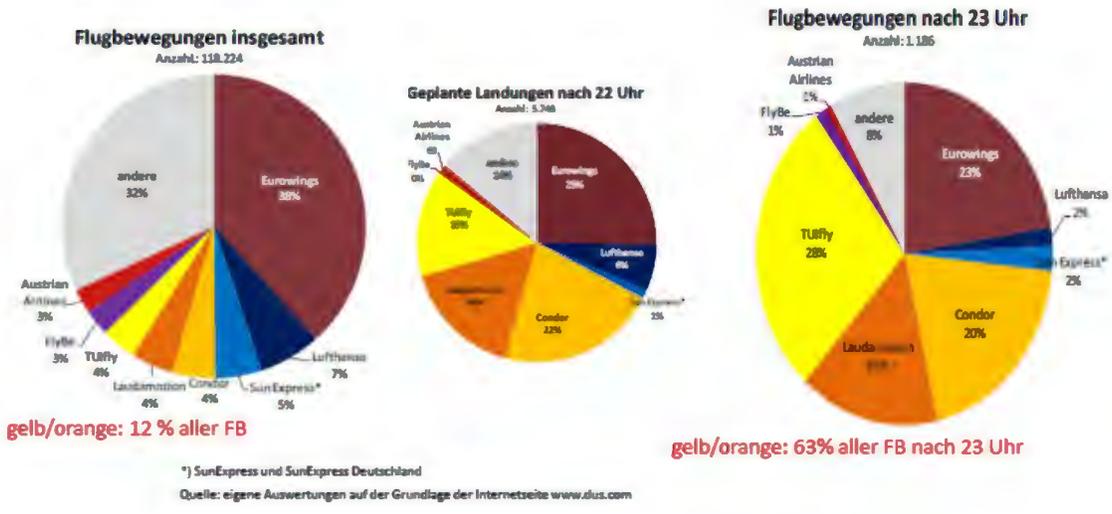


Also liegt es nicht am Wetter, nicht an fehlenden, streikenden und/oder überlasteten Lotsen, sondern einzig und allein an den ja nach Airline völlig überzogenen, viel zu knappen Flugplanungen und dem im Sommer über der Kapazitätsgrenze des Luftraumes, der Flughäfen und aller anderen beteiligten Systeme liegenden Ausnutzungen auch der allerletzten Möglichkeiten, nach dem Motto: was nicht ausdrücklich verboten ist und bei Verstößen hart sanktioniert wird, das reizen wir aus, quetschen auch noch den letzten Euro heraus. Hier macht es Hamburg nach dem Motto: „kein Geld in der Hand der Täter“ vor und schöpft derartig erschlichene Deckungsbeiträge (nicht: Gewinne!) gnadenlos ab. Auch die Vertreter der AfD waren bei der Landtagsanhörung, wo dieses von der Hamburger Fluglärmbeauftragten erläutert wurde, anwesend.

Auch hier ergibt sich als Fazit, dass die Forderungen des Flughafens, der Luftverkehrslobby ins Leere laufen. Eine erneute Erhöhung der planbaren Flugbewegungen pro Stunde ist nicht nur unnötig und gefährlich für die anderen NRW-Flughäfen (und somit für das Allgemeinwohl), sondern würde auch zu einem weiteren, explosionsartigen Anstieg der Verspätungen führen. Genau diese zu reduzieren ist aber das erklärte Ziel aller (!) Beteiligten, auch des Flughafens selbst. Daher ist zu fordern, zunächst einmal die bestehenden, völlig veralteten Nachtflugbestimmungen ersatzlos zu streichen. Manche Airlines wie Ryanair/Laudamotion, aber auch TUI und Condor nutzen die dort eingebauten Hintertüren (besser: sperrangelweit geöffnete Scheunentore) mißbräuchlich aus und „belohnen“ so Eurowings/Lufthansa, die ihre Nachtflüge und Verspätungen erfolgreich bekämpft haben mit einem Wettbewerbsnachteil. Dies kann nicht das Ziel der NRW-Luftverkehrs-Politik sein.

Der Flughafen selbst verfehlt die von ihm angemahnte „Sachlichkeit in der Debatte“, wenn er die Stunden 22-23 und 23-24 Uhr als „Tagesrand“ etikettiert. Wie jedem z.B. aus der TA Lärm, höchstrichterlicher Rechtsprechung, Nacht-Tempolimits z.B. auf der A57 oder A52 und einfacher Semantik klar ist, sind diese Stunden eindeutig NACHT-Stunden, können daher kein „Tagesrand“ sein. Diese Tagesrandstunden liegen von 6-8 und 20-22 Uhr, nirgendwo anders!. Ebenfalls wenig hilfreich ist es, wenn diese Nachtflüge nach 22 Uhr oder gar nach 23 Uhr in Prozent von allen Flügen ausgewiesen werden, so, als habe ein morgendlicher Start oder eine mittägliche Landung mit diesen angeblich „ausnahmsweisen“ Verspätungen zu tun.

Dies macht auch die im folgenden abgebildete Graphik aller Flugbewegungen 2019 deutlich:



Wie kann es sein, dass Airlines, die jeweils 4% aller FB in DUS ausmachen, für 28%, 19% und 30% aller Verspätungen nach 23 Uhr verantwortlich sind?

zu **II. Maßnahmen zum Schutz der Bürger gegen Fluglärm** (gemeint sein dürften die Betroffenen, es sollte also besser heißen: Schutz der Bürger vor Fluglärm)

Es ist zwar richtig, dass einzelne Flugzeuge seit dem Jahr des Angerlandvergleiches 1965 erheblich leiser geworden sind. Aber der Flugverkehr wurde seit dem erheblich ausgeweitet, sowohl was die Zahl der Überflüge angeht als auch bei den Betriebszeiten. Die Belastung der Anwohner ist daher nicht kleiner geworden, im Gegenteil.

Was nützen die Bemühungen einer Fluggesellschaft (Eurowings), Verspätungen und Nachtflüge zu reduzieren, wenn andere Fluggesellschaften in die bestehende Lücke vorstoßen (Laudamotion)

Die geforderte „Intensivierung der Schallschutzmaßnahmen“ bleibt sehr allgemein. Es wird weder konkretisiert, wie dies erreicht werden soll, noch wird beschrieben, wie „Schallschutzmaßnahmen für Anwohner im weiteren Umkreis“ aussehen sollen. Der heutige Stand ist der, dass die FDG recht willkürlich dem einen Lohausener oder Rateringer Schallschutzmaßnahmen genehmigt, auch wenn es das 3. oder 4. mal ist (vorzugsweise bei Häusern, die im Eigentum der FDG oder der Stadt Düsseldorf sind), dem unmittelbaren Nachbarn aber vorhält mit der Begründung, dass er ja vor dreißig oder vierzig Jahren etwas bekommen habe. Die Behörde, das Verkehrsministerium, hält sich hier vornehm zurück und hilft den Betroffenen nicht.

Das vom London Heathrow angewandte Anflugverfahren „Runway Alternation“ ist für Düsseldorf ungeeignet, weil die parallelen Landebahnen zu dicht nebeneinander liegen. Die Verlagerung der Anflüge von einer Bahn auf die andere verringert den Fluglärm nur in kleinen Bereichen so stark, dass es eine wahrnehmbare, echte Entlastung gibt.

Eine Verlängerung der Nordbahn würde eine erneute bauliche Erweiterung bedeuten, die dem Angerlandvergleich widersprechen würde. Die geringere Länge und Ausstattung ist dort explizit festgeschrieben.

zu **III. Problembeschreibung**

Das Luftverkehrskonzept der Bundesministeriums für Verkehr ist ein reines innerministerielles Dokument. Es wurde nicht einmal innerhalb der Bundesregierung abgestimmt, so dass z.B. das Bundesumweltministerium seine Belange dort nicht einbringen konnte. Das Land NRW kann sich daher in ihrem Luftverkehrskonzept nicht danach ausrichten. Insbesondere geht die daraus abgeleitete Forderung nach einer „zeitnahen Umsetzung“ der „in Planung befindlichen Kapazitätserweiterung“ in Düsseldorf wie oben an den Reali-

täten vollständig vorbei. Die 41.000 fundiert vorgetragenen Einwendungen müssen zunächst geprüft, abgewogen und dann in einer eventuellen Genehmigung berücksichtigt werden.

Anhand von Zuwachsraten von wenigen Monaten, oder sogar von Veränderungen von Zuwachsraten zu schließen, dass Arbeitsplätze nicht realisiert werden konnten, geht ebenfalls völlig an der Realität vorbei. Die Zuwachsraten Anfang 2019 waren deshalb so hoch, weil nach der Pleite von AirBerlin im Vorjahr entsprechende Rückgänge zu verzeichnen waren. Dass sich das „normalisiert“ ist ein völlig normaler Vorgang und hat nichts mit fehlenden Kapazitäten zu tun. Inzwischen geht – aus welchen Gründen auch immer – die Anzahl der Flugbewegungen und die Passagierzahlen sogar wieder zurück. Es gibt also immer wieder kurzfristige Schwankungen, die mit der genehmigten Kapazität überhaupt nichts zu tun haben.

Die vom Flughafen in seinem Erweiterungsantrag geforderte Flexibilisierung der Bahnnutzung wird zwar immer damit begründet, dass damit Verspätungen abgebaut werden könnten. Der Nachweis wurde jedoch bisher nicht erbracht. Insbesondere in der letzten Tagesstunde 21-22 Uhr ist nach der aktuellen Betriebsgenehmigung bereits die Zweibahnnutzung vorgeschrieben, genau aus dem Grund des Verspätungsabbaus. Genutzt hat es nichts, die Verspätungen haben seit dem aufgrund der Gesamtüberlastung stetig zugenommen. Das Problem ist also nicht die zu starre Regelung sondern die im Gesamtsystem (Luftraum, Bahnkapazität und Abfertigung) vorhandene Überlastung.

Der 2. Absatz in diesem Kapitel III beweist doch – mit eigenen Waffen geschlagen – dass durchaus Steigerungen von Passagierzahlen möglich sind. Warum? Weil noch nicht einmal die genehmigten Flugbewegungen ausgenutzt werden.

Wie zusätzliche Slots zwischen 22 und 23 Uhr in Düsseldorf Warteschleifen und Umleitungen nach Köln verhindern sollen, wie es dem Eurowings-Geschäftsführer in den Mund gelegt wird, ist völlig abwegig. Zusätzliche Slots – also genehmigte Landungen – würden doch die Engpässe noch weiter erhöhen, also mehr Warteschleifen und Umleitungen erzeugen. Die Autoren haben hier offensichtlich etwas völlig missverstanden. Die tatsächlich durchführbaren Landungen sind schließlich nicht reguliert, sondern hängen von der Kapazität des Gesamtsystems Flughafen ab.

zu IV. Fazit

Die vom Flughafen als Gutachten bei dem Erweiterungsantrag eingebrachte „Potentialanalyse“ wurde in den Einwendungen ausführlich diskutiert. Sie hat keinerlei praktische Relevanz. Eine daraus entwickelte Forderung nach einer Erhöhung der Slot-Anzahlen ist daher ebenfalls völlig unrealistisch, abgesehen von den bereits diskutierten Auswirkungen auf die anderen NRW-Flughäfen. Abgesehen davon ist eine „Erfüllung des gesteigerten Mobilitätsbedürfnisses“ (S.5 oben des AfD-Antrages) durchaus auch an den anderen fünf NRW-Airports möglich, aus den o.g. Gründen sogar zwingend „muss“, das wird auch jedem einleuchten.

zu V. Der Landtag stellt fest

Die wesentlichen Punkte wurden oben bereits behandelt.

- Punkt 1+2 sind zustimmungsfähig, das bestreitet so gut wie niemand.
- Zu Punkt 3: wenn die These mit dem „Jobmotor“ stimmen sollte, was noch zu beweisen wäre (die bisherige Entwicklung bestätigt dies nicht!), dann gilt diese These doch für alle NRW-Flughäfen. Warum den einen „Motor“ weiter aufrüsten und die anderen zerstören?
- Punkt 4 wird ebenfalls von niemandem bestritten,
- aber Punkt 5 ist, wie oben ausführlich dargelegt, schlicht falsch.
- Punkt 6 verknüpft zwei Dinge, die nichts miteinander zu tun haben, ja sogar entgegengesetzt wirken: der Flughafen will mehr „Flexibilität“, verkennt dabei aber, dass diese angeblich fehlende Flexibilität eine direkte Folge aus Angerlandvergleich, PFB für den Bau der parallelen Ersatzbahn und Genehmigungshistorie ist. Auf einer Bahn sind nun einmal maximal 40 FB/h abwickelbar, mithin 123.832 FB/6 Mon., und kein gutachterlich bewiesenes Jota mehr.

- Zu Punkt 7: nach all den Erfahrungen der letzten Jahrzehnte lehnen alle zehn im Anrainerbündnis zusammengeschlossenen Städte und alle Bürgerinitiativen jedwede, auch noch so kleine Änderung des Angerlandvergleichs ab. Es gibt diese Planungssicherheit für den Flughafen: er hat freiwillig auf den weiteren Ausbau verzichtet, und von den anderen Vertragsparteien war sicherlich nicht gemeint, nur mit Blick auf bauliche Veränderungen. Aber selbst wenn man dies, entgegen höchstrichterlicher Rechtsprechung so sehen wollte, dass sich der Angerlandvergleich nur auf bauliche Veränderungen beziehe, selbst dann kommt man an dem Argument, dass erhebliche Ausbauten dieses Wachstum von 71.000 auf 131.000 erst ermöglicht haben, nicht herum.
- Punkt 8 kann man nicht genug unterstreichen, allerdings absolut unabhängig von allen anderen Punkten.
- Zu Punkt 9 ist anzumerken, dass alle vielleicht relevanten Ziele, die nicht direkt von Düsseldorf angefliegen werden, zumindest ab Frankfurt oder Amsterdam zu erreichen sind. Da die Bahnverbindungen dorthin sehr gut ausgebaut sind, ist eine Verlagerung nach Düsseldorf aus ökologischer Sicht nicht sinnvoll. Denn um solche Verbindungen auszulasten, müssten Passagiere über Zubringerverkehre nach Düsseldorf transportiert werden. Das erhöht den „ökologischen Fußabdruck“.

Abgesehen davon ist zu befürchten, dass mit einer Ausweitung der Kapazität lediglich Billigflieger angelockt werden, die keine neuen Destinationen anfliegen sondern lediglich künstlich die Nachfrage erhöhen mit entsprechenden negativen Auswirkungen auf den „ökologischen Fußabdruck“. Und wer glaubt denn im Jahr 2020 noch daran, dass Passagiere nach Holland abwandern würden? Das Gegenteil ist der Fall, DUS wird von Niederländern belagert, die sich wundern, wenn das Parken mehr kostet als der Billigflug ab DUS.

zu VI. Der Landtag empfiehlt der Landesregierung

Punkt 1: Die Lärmklassen 7 und 8 spielen am Flughafen überhaupt keine Rolle. Nicht umsonst hat der Flughafen die Landegebühren mit Tausenden von € pro Flugbewegung nur hier so hoch angesetzt. Abgesehen davon sind nach den Nachtflugbestimmungen Starts und Landungen von Flugzeugen, die nicht der Lärmzulassung nach ICAO Annex 16, Band 1, Kapitel 3 genügen (z.B. Boeing 727 und die Douglas DC-9) von 19:00 Uhr bis 8:00 Uhr nicht zugelassen. Die Forderung, sie von 21:00 Uhr bis 7:00 Uhr nicht zuzulassen, wäre also eine Aufweichung der bestehenden Regelungen und nicht eine Verschärfung.

Punkt 2: Die Erhöhung der Nachtzuschläge ist sicher sinnvoll. Das darf sich aber nicht nur um die Lärmklasse 6 handeln sondern muss alle Lärmklassen umfassen. Außerdem ist eine Erhöhung um 50% aus unserer Sicht zu niedrig. Damit wird keine ausreichende Steuerungswirkung erzielt. Es wird empfohlen, sich an den Hamburger Nachtzuschlägen zu orientieren.

zu VII. Der Landtag fordert die Landesregierung auf

zu Punkt 1: In Absatz VI wird noch empfohlen, den Angerlandvergleich einzuhalten. Hier wird eine „grundlegende Änderung des Angerlandvergleiches“ gefordert. Dies ist auch aufgrund der OVG-Entscheidung aus dem Jahre 2002 kategorisch abzulehnen. Die Punkte 2+3 werden kategorisch abgelehnt, sie sind sachlich falsch und undurchführbar bzw. nicht zielführend.

zu Punkt 4: Inwieweit dem Flughafen auferlegt werden kann, die zusätzlichen Lärmzuschläge für zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen zu verwenden, muss juristisch geprüft werden. Eine Erhöhung um 20 € bzw. 50 € erscheint aus unserer Sicht viel zu niedrig.

Fazit: Zustimmungsfähig ist einzig Punkt V.8, VI.2 und daraus folgend 3 bedürfen einer Überarbeitung. Alle anderen Punkte sind nicht bestrittene Allgemeinplätze (V.1,2 und 4) oder als falsch, nicht zielführend, gegen geltendes Recht verstossend, einseitig oder für die Anwohner unzumutbar benachteiligend abzulehnen.

Mit freundlichen Grüßen

Christoph Lange Bürger gegen Fluglärm e.V.