

**Antworten auf die Fragen der
Aktionsgemeinschaft NRW "Kampf dem Fluglärm" e.V.**

1. Hat das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts zum Flughafen Frankfurt/Main vom 04.04.2012 Auswirkungen auf die Flughäfen in NRW: Düsseldorf, Köln, Münster/Osnabrück und Paderborn?

Nein, das Urteil wirkt nur zwischen den dort beteiligten Parteien. In Köln ist die geltende Betriebsgenehmigung jüngst vom Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen bestätigt worden, für die anderen drei genannten Flughäfen stehen derartige Verfahren derzeit nicht an.

Es ist darauf zu achten, dass unzumutbare indirekte Auswirkungen vermieden werden. Wir können nicht akzeptieren, dass Flüge, die jetzt in Frankfurt nicht mehr abgewickelt werden können, einfach nach Nordrhein-Westfalen verlagert werden.

2. Wie schätzen Sie das derzeitige Schutzniveau ein und wie kann es aus Ihrer Sicht verbessert werden

Die Flughäfen in Nordrhein-Westfalen sind bedeutende Wirtschafts- und Arbeitsplatzfaktoren und unverzichtbarer Bestandteil einer funktionierenden Verkehrsinfrastruktur. Gleichzeitig sind mit ihnen erhebliche Nachteile verbunden, insbesondere der Lärm. Wegen der berechtigten Interessen der Anwohner sind alle Flughäfen also an Grenzen gebunden. Wichtig ist, dass im Umgang damit bestmögliche Kompromisse gefunden werden. Daher ist das Schutzniveau an den jeweiligen örtlichen Verhältnissen und einer differenzierten Abwägung im Einzelfall orientiert und damit unterschiedlich. Es gilt, diese in regelmäßigen Abständen immer wieder auf Verbesserungsmöglichkeiten für die Anwohnerinnen und Anwohner zu überprüfen. Ferner muss auch regelmäßig mit den Flughafenbetreibern gesprochen werden, um immer wieder auszuloten, inwiefern im Wege von Selbstverpflichtungen Verbesserungen erzielt werden können.

3. Wie stellen Sie sich die Fortschreibung des Luftverkehrskonzepts in NRW vor?

Die rot-grüne Minderheitsregierung hat bislang kein Luftverkehrskonzept vorgelegt, obwohl das alte bereits Ende 2010 ausgelaufen ist.

Das muss dringend nachgeholt werden. Wir streben an, dass Bund und Länder vor dem Hintergrund des weiter zunehmenden Luftverkehrs gemeinschaftlich ein tragfähiges Konzept erarbeiten, welches das Verhältnis der Interkontinentalflughäfen zu den Regionalflughäfen regelt. Hierbei ist darauf zu achten, dass die Regionalflughäfen wichtige Zubringerfunktionen und Entlastungsfunktionen für die Luftverkehrsknotenpunkte übernehmen können. Eine solche Entwicklung kann aber nur dann tragfähig sein, wenn gleichermaßen die Lärmschutz- und Umweltinteressen gegenüber Wirtschaftlichkeitsgeboten der Regionalflughäfen sachgerecht abgewogen werden. Nachdem Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer angekündigt hat, auch Teile der Luftverkehrskonzeption des Bundes, die noch unter der großen Koalition entstanden sind, auf den Prüfstand zu stellen, bietet das Raum für Gespräche. Die auch daraus zu entwickelnde Luftverkehrskonzeption für Nordrhein-Westfalen wird im Grundsatz wieder dezentral sein müssen. Wir streben an, wie bei der Verabschiedung der letzten Konzeption im Jahre 2000, möglichst eine breite Mehrheit im Landesparlament zu erzielen.

4. Was soll im neuen LEP für NRW im Luftverkehrsbereich neu festgeschrieben werden?

Die Novelle der Landesplanung ist längst überfällig. Rot-grün hat einen weiteren Punkt aus seinem Koalitionsvertrag nicht im Ansatz erfüllt. Wir werden diese neue Landesplanung zügig vorlegen. Darin zu treffende Festlegungen für den Luftverkehrsbereich müssen mit den Überlegungen zum Luftverkehrskonzept verschränkt werden. Beides muss ineinandergreifen.

5. Wie stehen Sie zu den anstehenden Neuverhandlungen der Verträge an den einzelnen Flughäfen des Landes?

Die Betriebsgenehmigungen der Flughäfen in Nordrhein-Westfalen stehen derzeit nicht zu Veränderungen an.

6. Sind Ihnen die neuen Ausführungen der Deutschen Herzstiftung zu den Gesundheitsrisiken bekannt und wie wollen Sie diese Tatsache bei Ihren Überlegungen berücksichtigen?

Diese Ausführungen und die damit verbundenen Forderungen sind uns bekannt. Für den Fluglärm gilt Ähnliches wie auch für Schallemissionen, die vom motorisierten Kraftverkehr wie vom Bahnverkehr herrühren. Sie sind erhebliche Belastungen für die Betroffenen. Daher müssen wir bei allen Verkehrsträgern bis auf das Binnenschiff verstärkte Anstrengungen unternehmen, Lärmemissionen zu reduzieren. Die Bundesregierung hat das Ziel, den Fluglärm bis 2020 um 20 Prozent zu senken. Wir unterstützen dieses Ziel. In besonderer Weise sind die Emittenten von Lärmbelastung in geeignete Schutzmaßnahmen einzubeziehen. Eine CDU-geführte Landesregierung wird beispielsweise den Dialog mit Luftverkehrsgesellschaften über die Möglichkeit des verstärkten Einsatzes lärmarmen Flugzeuge mit Nachdruck führen.

7. Wie wollen Sie die notwendige Balance von Ökonomie und Ökologie installieren?

Den berechtigten Interessen der Flughäfen selbst, der Airlines und der jeweiligen Einzugsgebiete stehen u.a. die berechtigten Interessen der Anwohnerinnen und Anwohner der Flughäfen gegenüber. Hier muss immer wieder ein bestmöglicher Ausgleich gefunden werden. Keine Seite darf hierbei außer Acht gelassen werden.

8. Wie wollen Sie sicherstellen, dass an den einzelnen Standorten die Betriebsregeln eingehalten werden?

Dafür sind nach den jeweiligen gesetzlichen Regeln verschiedene Aufsichtsbehörden zuständig. Wir halten es für selbstverständlich, dass die Aufsicht effektiv ausgeübt wird. Darauf wird ein CDU-geführtes Verkehrsministerium achten. Es liegt daneben im wohlverstandenen eigenen Interesse der Flughafenbetreiber und Airlines, die Regeln einzuhalten. Daher halten wir es für wichtig, die Einhaltung auch transparent zu dokumentieren. Falls Regeln verletzt werden, müssen zur Durchsetzung der Rechtsordnung notfalls entsprechende Sanktionen verhängt werden.

9. Sind Ihrer Meinung nach weitere Steigerungen von Flugbewegungen pro Stunde akzeptabel (vor allem DUS betreffend)?

Der allgemeine Rechtsrahmen für den Betrieb des Flughafens Düsseldorf wird neben allen einschlägigen gesetzlichen Regeln vor allem durch die höchstrichterlich bestätigte gültige Betriebserlaubnis gesetzt. Ferner gilt der gerichtlich grundsätzlich für nicht einseitig kündbar und damit wirksam erklärte Angerlandvergleich. Auch für alle anderen Flughäfen gibt es jeweils spezifische konkrete Regelwerke. Außerdem liegt es im eigenen wohlverstandenen Interesse aller Flughäfen, ihre Akzeptanz im jeweiligen Umland zu erhöhen.

Eine Ausweitung des Rechtsrahmens kommt aus unserer Sicht nicht in Betracht.

10. Die Lärmschutzzonen werden zurzeit überarbeitet, wer soll Ihrer Meinung nach die Daten liefern?

Die Daten werden von den Betreibern der Flughäfen erhoben. Sie müssen aber selbstverständlich stimmen und unterliegen der objektiven Überprüfung.