

10 GRÜNE Antworten vom 24.04.2012 auf 10 Fragen vom 15.04.2012 der AKTIONSGEMEINSCHAFT NRW „KAMPF DEM FLUGLÄRM“ e.V.

41352 Korschenbroich, Auf den Kempen 87, Tel: 02161/672075 Fax: 02161/829311 Vorsitzender: Martin Rothe, E-Mail: mrothe@airpeace.de

Korschenbroich, 15.04.2012

Der Vorstand der „AGF“ möchte Sie als Luftverkehrsexperten Ihrer Partei bitten, uns Ihre Meinung zu unseren offenen Fragen zur nordrheinwestfälischen Luftverkehrspolitik zukommen zu lassen.

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?

Wir denken bei den letzten drei BVerwG-Urteilen an das Herausbilden einer Kernruhezeit Leipzig (0-5 nur für Passagierflug), Berlin (0-5 Uhr) und nunmehr Frankfurt (23-5 Uhr). Interessant bei den Urteilen zu Berlin und Frankfurt ist auch die Forderung nach einem Abebben des Fluglärms vor der Kernruhezeit und ein langsames Anschwellen morgens - also nicht mit einem Schlag die volle Tagesbelastung.

Antwort zu 1.:

Es hat Auswirkungen auf die gesellschaftliche Diskussion und damit indirekt auch auf NRW. Diese Rechtsprechung und die öffentliche Aufmerksamkeit verbessern die Ausgangsbedingungen in der gesellschaftlichen und politischen Diskussion, wie auch für weitere rechtliche Auseinandersetzungen! Direkte Auswirkungen gibt es allerdings nicht, weil es sich immer um Urteile im Zusammenhang mit wesentlichen baulichen Veränderungen und der dafür notwendigen Planfeststellung handelte – dies ist im Moment in NRW so nicht gegeben.

Wir GRÜNE sind jedoch stolz darauf, dass bereits der jetzige NRW-Koalitionsvertrag 2010 auf unser Betreiben hin erstmalig den Grundsatz eines **Nachtflugverbotes zwischen 23 und 6 Uhr** vorsieht. Das wirkt sich wegen den jeweilig gültigen Betriebsgenehmigungen unterschiedlich aus. Deswegen hier kurz eine Übersicht:

In **Düsseldorf** gibt es eine Betriebsgenehmigung, die für sogenannte Home-Base-Carrier davon abweicht und nur im Rahmen einer wesentlichen Nutzungsänderung im baulichen Bereich zurückzudrängen wäre. Wir konnten in Zusammenarbeit zwischen dem Verkehrsministerium und der grünen Regierungspräsidentin die Anzahl der Verspätungsflüge erheblich senken.

In **Köln/Bonn** liegt für den Frachtflug eine Betriebsgenehmigung bis 2030 vor, weil dies im Jahr 2008 vom damaligen Verkehrsminister Wittke (CDU) gegen den Widerstand der Bevölkerung so „durchgewunken“ wurde. Diese Genehmigung wurde soeben entgegen der Klage der Städte Siegburg und Lohmar erneut vom OVG in Münster bestätigt. Allerdings ist die Einführung eines Passagiernachtflugverbotes zwischen 0 und 5 Uhr möglich und soeben von der Landesregierung dem Bund vorgelegt. Wir hoffen, dass diese Entscheidung dort nicht blockiert wird.

In **Münster/Osnabrück** bedeuten die im Koalitionsvertrag verankerten Ziele eines Nachtflugverbotes zwischen 23 und 6 Uhr und die Streichung aller Subventionen für Flughäfen konkret für den FMO: Die Gesellschafter müssten eine eventuelle Verlängerung der Start- und Landebahn selbst bezahlen! Und: Sollten sich Naturschutzbund Deutschland und der Flughafen tatsächlich auf einen Kompromiss zur Startbahnverlängerung einigen, kann die jetzige Betriebsgenehmigung dann geändert und eine Kernruhezeit zwischen 23 und 6 Uhr durchgesetzt werden. Wir GRÜNE werden in der Regierung dafür sorgen.

In **Dortmund** ist, wie im Koalitionsvertrag festgelegt, trotz der Vorstöße von SPD/FDP/CDU keine Verlängerung der Betriebszeiten zu Lasten der Bevölkerung vorgenommen worden.

Dabei soll es nach unserem Willen auch bleiben, weil eine Verlängerung erhebliche Belastungen in Dortmund und Unna zur Folge hätte. Es wäre letztlich eine Umweltsubvention auf Kosten der Gesundheit der Bevölkerung, die zu den vielen Millionen Euro Subvention der Stadtwerke noch hinzukäme.

Alleine in den letzten Jahren hat der Flughafen Dortmund rund 100 Millionen Euro aus den Kassen der Stadtwerke und damit von den Menschen erhalten, die ihre Strom-, Gas- und Wasser-Lieferungen von den Stadtwerken beziehen. Hinzu kommen absehbare Zahlungen durch die EU-Beihilfeverfahren gegen den Flughafen und seine Eigentümer. Wir GRÜNE wollen diesen Subventionswahnsinn aufhalten und den ständigen Anläufen von SPD/CDU/FDP auf Verlängerung der Betriebszeiten weiter entgegen treten.

Am **Flughafen Niederrhein** gehen die Belastungen mit erheblichen Subventionen der kommunalen Eigentümer einher. Nutznießer ist dabei die Fluggesellschaft Ryanair, oft auch als „Heuschrecke der Lüfte“ bezeichnet.

Der von dieser Gesellschaft betriebene Billigflug bringt neben erheblichen Lärmbelastungen auch einen großen Zuwachs des klimaschädlichen Luftverkehrs, alles subventioniert durch die Bürgerinnen und Bürger der kommunalen Anteilseigentümer!

Wir wollen dafür sorgen, dass das im Koalitionsvertrag festgeschriebene Ziel eines Nachtflugverbotes zwischen 23 und 6 Uhr trotz der Betriebsgenehmigung in Weeze so bald wie möglich durchgesetzt wird.

In **Paderborn** gibt es neben den Belastungen der Menschen rund um den Flughafen erhebliche wirtschaftliche Risiken wegen der immer mörderischeren Konkurrenz unter den Billigfluggesellschaften und unter den kleinen Flughäfen, zuletzt der mit über 200 Mio. Euro subventionierte Flughafen Kassel-Calden im naheliegenden Bundesland Hessen.

Es ist zu befürchten, dass auch dieser Flughafen neben den Belastungen für die Menschen mittelfristig rote Zahlen schreibt und sich auf Grundlage seiner heutigen Betriebsgenehmigung auch wegen dieser Konkurrenz gegen eine Kernruhezeit zwischen 23 und 6 Uhr wehrt.

In **Essen/Mülheim** haben wir in den letzten zwei Jahren wesentliche Vorarbeiten für die Schließung des Flughafens Essen/Mülheim geleistet. Dies darf nun nicht gefährdet werden, in dem in Zukunft wieder die Mülheimer Oberbürgermeisterin und andere Mitglieder des ‚Freundeskreises für den Flughafen Essen/Mülheim‘ den Ausstieg torpedieren. Wir werden dafür sorgen, dass der Flughafen 2013 geschlossen wird.

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

Antwort zu 2.:

Wer sich den gültigen Koalitionsvertrag ansieht, kann die grüne Handschrift und den Unterschied zum Handeln früherer Verkehrsminister leicht entdecken. Durch unser Wirken im Verkehrsministerium ist es in nur gut eineinhalb Jahren gelungen, im Luftverkehrsbereich des Ministeriums dafür zu sorgen, dass der Lärmschutz bei allen Überlegungen und dem täglichen Umgang eine Rolle spielt. Neben diesem täglichen Handeln müssen Luftverkehrsgesetz und Fluglärmgesetz so verändert werden, dass Anwohnerrechte gestärkt und Grenzwerte gesenkt werden. Damit die Bundesländer nicht immer mehr konkurrierende Flugplätze bauen oder zulassen, fordern wir GRÜNEN eine abgestimmte bundesweite Planung.

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

Antwort zu 3.:

Wir werden kritisch überprüfen, welche Flughäfen wirklich im NRW-Landesinteresse sind. Aus unserer Sicht ist das beispielsweise für den Flughafen Dortmund in Frage zu stellen. Hinzuweisen bleibt aber darauf, dass diese Festlegung nur begrenzte Auswirkungen hat, weil über die Aufrechterhaltung und Subvention am Beispiel Dortmund zu sehen ist, dass die Frage der Aufrechterhaltung des Betriebes durch Subventionen eine kommunale Frage ist. Mit dem Luftverkehrskonzept öffnet oder schließt das Land keine Flughäfen, zumal das Land auch keine Flughäfen mehr subventioniert.

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

Antwort zu 4.:

Aus den maximal möglichen rechtlich „raumbedeutsamen“ Festlegungen für einen Landesentwicklungsplan (LEP) in Bezug auf Flughäfen resultiert als planerische Aussage folgende Position:

Wir wollen in Zukunft zwischen Landes- bzw. regionalbedeutsame Flughäfen in Nordrhein-Westfalen unterscheiden und durchsetzen, dass regionalbedeutsame Flughäfen und sonstige Flughäfen nur bedarfsgerecht und in Abstimmung mit der Entwicklung der landesbedeutsamen Flughäfen gesichert werden. Dies soll den Wildwuchs bremsen, bei dem sich jeder OB oder Landrat „seinen“ Flughafen ausbauen will. Danach wären die Flughäfen Dortmund, Paderborn/Lippstadt und Niederrhein lediglich regionalbedeutsam.

Festgelegt werden soll im Text des LEP, dass die Bevölkerung vor negativen Umweltauswirkungen des Flugverkehrs, insbesondere Fluglärm, zu schützen ist.

Aus diesem Grund soll festgelegt werden, dass in den Regionalplänen im Umfeld der landes- und regionalbedeutsamen Flughäfen und der Militärflugplätze Geilenkirchen und Nörvenich eine erweiterte Lärmschutzzone, die aus den Empfehlungen der Länderarbeitsgemeinschaft Immissionsschutz (LAI) resultiert, in den Regionalplänen festzulegen ist.

Ergänzend wären des Weiteren die in Rechtsverordnungen festgesetzten Lärmschutzzonen gemäß Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm (FlugLärmG) in den Regionalplänen

nachrichtlich zu übernehmen und in den Bebauungsplänen und -satzungen ist für Bereiche innerhalb der Erweiterten Lärmschutzzone der Hinweis aufzunehmen, dass die Bauwilligen in der Baugenehmigung auf die erhebliche Lärmbelastung durch den Flugverkehr hinzuweisen sind.

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

Antwort zu 5.:

Wir haben mit dem letzten Koalitionsvertrag von 2010 eine Basis für den Ausgleich der Interessen gelegt, wie sie bundesweit in den Ländern, aber auch im Bund noch nie in einem Koalitionsvertrag vorhanden war. Dies haben wir auch gegen manchen sichtbaren und unsichtbaren Widerstand im Regierungshandeln umgesetzt. Wir gehen bei unserer Regierungsbeteiligung von der weiteren Gültigkeit dieses Vertrages aus.

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

Antwort zu 6.:

Sie sind bekannt, nach unserer Meinung überzeugend und decken sich mit anderen ähnlichen Untersuchungen, die alle von Herz-Kreislaufkrankungen als Folge von großer und häufiger Lärmbelastung ausgehen. Entscheidend wird sein, dass endlich auch die Mehrheit in anderen Parteien und die Gerichte dies zur Kenntnis nehmen.

Ohne Gerichtsschelte zu betreiben haben wir jedoch bei vielen Streitfällen, die vor dem Oberverwaltungsgericht Münster ausgetragen wurden, genau diesen Eindruck nicht. Jüngster Beleg dafür war das Urteil zu den Klagen der Städte Siegburg und Lohmar zu der Nachtflugverlängerung bis 2030 für den Flughafen Köln/Bonn.

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

Antwort zu 7.:

Diese Balance wollen wir durch Verwaltungshandeln in der täglichen Praxis erreichen. Das setzt allerdings auch starke GRÜNE in der Regierung voraus, damit wir das nötige Gewicht dafür entfalten können. Hinzu kommen dringend notwendige andere Gebührenstaffelungen, die Lärm und Abgase berücksichtigen.

Auf Bundesebene muss endlich die völlige Einbeziehung des Flugverkehrs in Steuern und Abgaben erfolgen, damit die unfaire Subventionierung gegenüber anderen Verkehrsträgern beendet wird. Wichtig bleiben auch weiterhin öffentliche Argumentation und Aufklärung.

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

Antwort zu 8.:

Durch strengere Aufsicht wie wir das z.B. dank der Grünen Regierungspräsidentin in Düsseldorf in Zusammenarbeit mit dem GRÜNEN Staatssekretär im Verkehrsbereich bereits geschafft haben, wollen wir dies auch weiterhin sicherstellen. Auch hier sind starke GRÜNE in der Regierung wichtig, damit diese Praxis nicht wieder völlig anders wird.

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

Antwort zu 9.:

Bei einem Antrag des Flughafens, der ja bereits angekündigt wurde, müssen dieses Mal wirklich unabhängige Prüfungen vorgenommen werden. Für uns ist keine Ausdehnung der Flugbewegungen pro Stunde denkbar, auch vor dem Hintergrund des Streites und des einen einseitigen Gutachtens bei der Betriebsgenehmigung für Düsseldorf, die durch den damaligen Minister Oliver Wittke (CDU) im Jahr 2005 vorgenommen wurde.

Die jetzige Situation bei den Verspätungen zeigt, dass die Bewegungszahlen im Einbahnbetrieb am Limit, wenn nicht schon darüber liegen. Im Übrigen ist auch das jetzige Planfeststellungsverfahren für das Vorfeld West kritisch darauf zu prüfen, ob hier nicht die Vorbereitungen für genau solche Kapazitätsausweitungen und die hierfür notwendigen Parkflächen gemacht werden. Für uns ist und bleibt der Angerland-Vergleich gültig.

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

Antwort zu 10.:

Die Daten werden von den Flughäfen erarbeitet und von den Ministerien geprüft. Wir wissen, dass es an den Flughäfen Streit zwischen Lärmbetroffenen und den Flughäfen über die Frage gibt, ob die Prognosen für die Zeit bis 2018 die Realität abbilden oder dahinter zurückbleiben.

Deswegen haben wir (bundesweit einmalig!) durchgesetzt, dass beginnend mit dem Jahr 2012 Soll-/Ist-Vergleiche vorgenommen werden, an denen der Wert der Prognose schnell erkennbar wird.

Sollte beispielsweise bei den bereits eingerichteten Lärmschutzzonen in Düsseldorf oder Köln von der Menge oder der Art der Flugzeuge her abgewichen werden oder sich dies abzeichnen, ist eine Neuberechnung auch vor Ablauf der Zeit vorgesehen. Solange wir GRÜNE an diesem Thema in der Regierung mitarbeiten, ist diese Vorgehensweise gesichert!

Ihrer sicherlich kompetenten Antwort entgegensehend verbleibe ich mit freundlichen Grüßen

Martin Rothe