

Ausgabe Februar 2006

1. Editorial



Liebe Leserin,
lieber Leser,

der Luftverkehr in NRW hat in den letzten Wochen sehr stürmische politische Zeiten erlebt. Eine Schlüsselrolle dabei hatte das Obergericht in Münster. Es begann am 13.12.2005 mit dem Teilerfolg der Fluglärmgegner gegen den Flughafen Dortmund beim

OVG. Beklagt wurde die Zulassung schwerer Flieger und die Verspätungs-Regelung. Wie eine Bombe schlug kurz darauf das Urteil zum Flughafen Niederrhein ein. In einem am 3. Januar diesen Jahres verkündeten Urteil entzog das OVG dem Flughafen in Weeze die Betriebserlaubnis. Mit hoher Wahrscheinlichkeit wurden somit über 30 Mio. Euro öffentliche Mittel an diesem Standort förmlich in die Luft geblasen. Die beiden Urteile zeigen aber auch deutlich das Versagen der jeweils zuständigen Bezirksregierungen als luftverkehrsrechtliche Genehmigungsbehörde auf.

Auch in den kommenden Monaten richtet sich der Blick nach Münster zum obersten Verwaltungsgericht des Landes NRW. Denn es stehen noch die Entscheidungen über die Klagen gegen die neue Betriebsgenehmigung am Flughafen Düsseldorf sowie den Planfeststellungsbeschluss zum Ausbau des Flughafens Münster/ Osnabrück aus. Auch gegen den noch ausstehenden Planfeststellungsbeschluss für den Verkehrslandeplatz Mönchengladbach wird es sicherlich zu einer gerichtlichen Auseinandersetzung kommen.

Aus GRÜNER Sicht darf die Luftverkehrspolitik in NRW aber nicht den Gerichten überlassen werden. Wir haben deshalb am 19. Januar im Landtag einen umfangreichen Antrag zur Neuausrichtung der Luftverkehrspolitik des Landes gestellt. Dabei wenden wir uns gegen eine weitere Verschwendung von öffentlichen Geldern in Flughafenprojekte und fordern eine Flughafenplanung auf der Ebene des Bundes,

die sich an den Maßstäben der verkehrlichen Effektivität und der Minimierung von Folgen für die Umwelt orientiert.

Eine anregende Lektüre des Newsletters wünscht Ihnen.

Ihr Horst Becker

Inhalt	Seite
1. Editorial	1
2. GRÜNER Antrag: Kleinstaaterie beim Flughafenausbau beenden	2
3. Luftverkehrspolitik der neuen Bundesregierung	2
4. Novelle des Fluglärmgesetzes: Entwurf völlig unzureichend	3
5. Flughafen Düsseldorf: neue Betriebsgenehmigung unakzeptabel	4
6. Flughafen Köln/Bonn: Mehr Krach durch neue UPS-Halle	5
7. Flughafen Köln/Bonn: Wittke bleibt Antworten schuldig	6
8. Flughafen Köln/Bonn: Ärzteinitiative führt epidemiologische Studie durch	7
9. Flughafen Paderborn/Lippstadt: Sorge wegen Ausbau von Kassel/Calden	7
10. Flughafen Dortmund: Teilerfolg der Fluglärmgegner vor OVG	8
11. Flughafen Weeze: OVG entzieht Betriebsgenehmigung	9
12. Verkehrslandeplatz Mönchengladbach: Land gegen weiteren Ausbau	10
13. Luftqualität an NRW-Flughäfen	11
14. Fluglärm verringert Lernfähigkeit	12

2. GRÜNER Antrag: Kleinstaaterei beim Flughafenausbau beenden

Das Ende der volkswirtschaftlich unsinnigen Subventionierung von Regionalflughäfen in Nordrhein-Westfalen fordert die Landtagsfraktion von Bündnis 90/ DIE GRÜNEN in einem am 19.01.2006 im Landtag eingebrachten Antrag (Drs. 14/1029). Der Antrag, der vom GRÜNEN Luftverkehrsexperten Horst Becker erarbeitet wurde, wendet sich gegen die Verschwendung öffentlicher Mittel und die Kleinstaaterei beim Flughafenausbau. In dem Antrag werden beispielhaft die hohen Betriebsverluste und massiven Zuwendungen für NRW-Flugplätze aufgelistet. So hat z. B. der Flughafen Dortmund in den letzten sechs Jahren trotz steigender Fluggastzahlen über 100 Mio. Euro Verluste gemacht. Der Flughafen Münster/Osnabrück wurde seit seinem Bestehen bereits mit mindestens 75 Mio. Euro aus öffentlichen Mitteln subventioniert. Die 60 Mio. Euro teure Verlängerung der Start- und Landebahn muss über Privatisierungserlöse der finanziell klammen Anteilseignerkommunen und Landeszuschüsse getragen werden. Die Flughafengesellschaft Mönchengladbach GmbH hat zwischen 2000 und 2004 rund 25 Mio. Euro Defizite angehäuft. Der Flughafen Essen/Mülheim musste vom Land NRW und den Städten Mülheim und Essen in den letzten vier Jahren mit rund 3,7 Mio. Euro bezuschusst werden. Der Siegerland-Flughafen wurde allein in den Jahren 1998 bis 2003 mit über acht Mio. Euro an direkten und indirekten Zuschüssen des Kreises Siegen-Wittgenstein und des Landes NRW subventioniert. Auch der Niederrhein-Flughafen in Weeze ist ein Subventionsgrab, das nur durch Steuergelder künstlich am Leben gehalten wird. Der Flug-

hafen hat im Jahr 2004 rund sieben Millionen Euro Verluste gemacht. Insgesamt belaufen sich die Schulden des Flughafens beim Kreis Kleve inzwischen auf rund 24 Millionen Euro; zuzüglich Zinsen, die seit Ende 2004 nicht mehr gezahlt wurden.

Das Ziel von uns ist es, dass das Luftverkehrskonzept des Landes überarbeitet wird, weniger Beihilfen für Fluggesellschaften (Billigflieger) gewährt werden und der Trend gestoppt wird, dass jede mittelgroße Stadt ihren eigenen Flughafen baut. Dazu muss der Bund nach Auffassung der GRÜNEN wie beim Straßen- und Schienenwegebau eine koordinierende und steuernde Funktion ausüben. In dem Antrag wird die Landesregierung weiterhin aufgefordert, im Rahmen der Kommunalaufsicht dafür zu sorgen, dass Kommunen mit Haushaltssicherungskonzept sich nicht weiterhin an wirtschaftlich riskanten Flughafenbeteiligungen, Verlustübernahmen oder Investitionszuschüssen für defizitäre Flughäfen beteiligen dürfen. Hier soll nach Willen der GRÜNEN die Kommunalaufsicht genauso auf Einsparungen drängen wie bei Zuschüssen an Verbände, Vereine und Initiativen. Der Antrag wurde zunächst ohne Plenardebatte in die Ausschüsse Wirtschaft, Kommunales sowie Bau- und Verkehr überwiesen.

Weitere Infos:

GRÜNER Antrag (Drs. 14/1029):

<http://www.landtag.nrw.de/> (Dokumente, Dokumentenarchiv)

3. Luftverkehrspolitik der neuen Bundesregierung

Im Koalitionsvertrag von CDU, CSU und SPD vom 11.11.2005 heißt es unter der Überschrift "**Wachstumsbranche Luftverkehr**": "*Wir unterstützen die Initiative der Luftverkehrswirtschaft 'Luftverkehr für Deutschland'. Der Masterplan zur Entwicklung der Flughafeninfrastruktur bleibt dabei Grundlage für die weitere Arbeit von Bund, Ländern und Luftverkehrswirtschaft. Ebenso wird der Bund das „Flughafenkonzept 2000“ in Abstimmung mit den Ländern weiterentwickeln. Wir betrachten es als unsere Aufgabe, die deutsche Flughafeninfrastruktur im Hinblick auf die Funktion Deutschlands als internationalem Luftverkehrsstandort wettbewerbsfähig weiterzuentwickeln. Der Luftverkehrsstandort Deutschland darf im globalen Wettbewerb nicht geschwächt werden. Die begonnene Privatisierung der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH soll zügig umgesetzt werden.*"

Im Kapitel "**Alternative Kraftstoffe und Antriebe fördern, Lärmschutz und Luftqualität verbessern**" heißt es: "*Wir werden unter Berücksichtigung der Interessen der Anwohner und der Luftverkehrswirtschaft das Fluglärmsgesetz novellieren. Dabei ist zur Schaffung von Rechtssicherheit für Flughafenausbauvorhaben und -neubauvorhaben eine gesetzliche Verankerung von Lärmgrenzwerten erforderlich.*" Auch im Kapitel "**Verkehr und Immissionsschutz**" wird das Fluglärmsgesetz erwähnt: "*Wir streben eine Trendwende bei der Lärmbelastung der Bevölkerung, insbesondere im Bereich Verkehrslärm, an. [...] Auf nationaler Ebene ist die Novellierung des Fluglärmsgesetzes vordringlich.*"

Im Zusammenhang mit dem **Emissionshandel** wollen die Koalitionspartner "*die EU-Kommission bei ihrer Prüfung unterstützen, den Flugverkehr in ange-*

messener Weise in einen Emissionshandel einzubeziehen.“

Nach unserer Auffassung verheißen diese Aussagen nur wenig Gutes: Das Thema 'Ungleichbehandlung zwischen den Verkehrsträgern' wird von den Koalitionsparteien nicht angegangen: Kerosin bleibt im gewerblichen Flugverkehr von der Mineralöl- und Ökosteuer weiterhin befreit. Auf internationale Flugtickets soll auch weiterhin keine Mehrwertsteuer erhoben werden. Eine Einbeziehung des Flugverkehrs in den CO₂-Emissionshandel ist zwar grundsätzlich zu begrüßen. Diese Maßnahme alleine reicht jedoch nicht aus, um der wachsenden Klimabelastung durch den Flugverkehr wirksam zu begegnen. Der 'Masterplan zur Entwicklung der Flughafeninfrastruktur' kann keine Grundlage für die Arbeit von Bund und Ländern sein, da es sich beim Masterplan nicht um ein regierungsamtliches Papier, sondern um die Wunschliste bestimmter Akteure der Luftverkehrswirtschaft handelt. Auch wenn in dem Plan kritische Anmerkungen zum unkontrollierten Ausbau von Regionalflughäfen enthalten sind, so sind die Vorstellungen etwa zum Ausbau der Flughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn jedoch unvereinbar mit GRÜNEN Positionen.

Der "Initiative Luftverkehr für Deutschland" stellt ein Zusammenschluss von Lufthansa, Fraport AG, Deutsche Flugsicherung und dem Flughafen München dar. Der Masterplan wurde von der Initiative am 20. Oktober 2004 Bundesverkehrsminister Manfred Stolpe überreicht. Das Papier wurde von Bundesregierung und Bundestag lediglich zur Kenntnis genommen, ist aber nie zu einem handlungsleitenden Papier erklärt worden.

Im Bezug auf den **Flughafen Düsseldorf** schlägt der Masterplan vor: „Die Initiative Luftverkehr [...] erach-

tet die Verlängerung der Landebahn und die Erweiterung der Flugbetriebskapazität unter Ausnutzung der vollen Kapazität des Zwei-Bahn-Systems für einen notwendigen Schritt, der baldmöglichst umzusetzen ist.“ Diese Formulierung missachtet vollkommen den Angerland-Vergleich, der ja gerade die Ausnutzung der beiden Start- und Landebahnen zur Ausnahme und nicht zum Regelfall erklärt. Die Autoren stellen sich mit dieser Formulierung somit gegen die geltende Rechtslage.

Im Hinblick auf den **Flughafen Köln/Bonn** sieht die Initiative Luftverkehr in ihrem Masterplan Handlungsbedarf für den Ausbau des Flughafens „zur Optimierung des Start- und Landebahn- und des Vorfeld-Systems“. Außerdem wird die Einführung eines Studentakties bei der ICE-Verbindung Richtung Süden sowie eine Regional-Express-Verbindung von Siegen über den Flughafen nach Aachen und der Ausbau der Straßenanbindung des Flughafens über die Bundesautobahn A59 (Abschnitt AD Köln-Porz bis AD Bonn-Beuel) gefordert. Die Erfahrungen der letzten Monate haben jedoch gezeigt, dass es nur relativ wenige Umsteigebeziehungen zwischen Fernverkehr (ICE) und Flughafen gibt. Die Bahn hat hierauf mit einer Reduzierung des Angebotes reagiert.

Weitere Infos:

Koalitionsvertrag von CDU, CSU und SPD:

http://www.cdu.de/doc/pdf/05_11_11_Koalitionsvertrag.pdf

Masterplan der Initiative Luftverkehr:

http://www.initiative-luftverkehr.de/presse/docs/download/04_10_20-masterplan.pdf

4. Novelle des Fluglärmgesetzes: Entwurf völlig unzureichend

Am 2. Februar verabschiedete das Bundeskabinett einen Entwurf eines neuen Fluglärmgesetzes, der noch auf die Vorarbeiten des alten rot-grünen Kabinetts zurückgeht. Der Gesetzentwurf wurde von uns scharf kritisiert: Das neue Fluglärmgesetz schützt nicht vor Fluglärm! Dieser Entwurf führt keineswegs zu weniger Fluglärm, nur selten zu mehr Schallschutz und wird dem wichtigen Ziel des Gesundheitsschutzes in keiner Weise gerecht. Der Entwurf bleibt ein reines Gesetz zur Erstattung von Maßnahmen des passiven Schallschutzes. Er liefert keine Grenzwerte, die zu aktivem Lärmschutz führen. Deswegen wird durch dieses Gesetz auch kein Flughafenbetreiber gezwungen, z.B. mit Hilfe von Nachtflugbeschränkungen oder Lärmkontingenten für mehr Ruhe zu sorgen.

Die Grenzwerte für Lärm tagsüber sind zu hoch und führen kaum zu mehr Anspruch auf Schallschutz. Aber auch der vorgeschlagene Grenzwert von 55 Dezibel für passiven Lärmschutz bei Nachtflug nimmt

eine starke Beeinträchtigung und gesundheitliche Schädigungen von Anwohnerinnen und Anwohnern in Kauf. Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung hingegen verlangen Werte unter 45 Dezibel, um erhebliche Schlafstörungen zu vermeiden. Gerade für die Menschen im Umfeld des Köln/Bonner Flughafens mit den meisten Nachtflügen in Europa verbessert sich durch dieses Gesetz wenig.

Völlig inakzeptabel sind auch die Übergangsfristen für die Kostenerstattung von Lärmschutzmaßnahmen durch die Flughafenbetreiber. Die Lärmbetroffenen warten nach dem Entwurf weiter bis zu elf Jahren, bis die ohnehin viel zu geringen Ansprüche dieses Gesetzentwurfes überhaupt zu Schallschutzmaßnahmen führen.

Die GRÜNE Bundestagsfraktion sieht bei dem Gesetzentwurf zwar auch Fortschritte gegenüber der geltenden Rechtslage, dringt in einem Antrag (Bundestags-Drucksache 16/551) aber auf substantielle

Verbesserungen. Zu den von der Fraktion vorgeschlagenen 10 Eckpunkten gehören u.a.:

- Die strengeren Grenzwerte für den Neu- und Ausbau von Flughäfen sollen umgehend und nicht erst ab 2010 gelten.
- Eine übermäßig lange zeitliche Streckung der Kostenerstattung durch die Flughafenbetreiber ist zu vermeiden.
- Gleichbehandlung der Anwohnerinnen und Anwohner von zivilen und militärischen Flugplätzen.
- Statt der Lärmindizes L_{AeqTag} bzw. $L_{AeqNacht}$ sind die europaweit bei der Lärmaktionsplanung gemäß EU-Umgebungsärmrichtlinie gültigen Indizes L_{den} und L_{night} zu verwenden. (Anmerkung: Dies würde für einen ausgeprägten Nachtflughäfen wie Köln/Bonn eine aus Sicht der Lärmbetrof-

fenen um 4 bis 5 dB(A) günstigere Lärmbeurteilung ergeben).

- Gesetzliche Verankerung eines Fluglärmschutzbeauftragten an Flugplätzen mit Lärmschutzbereich.

Weitere Infos:

Gesetzentwurf sowie Hintergrundinformationen des Bundesumweltministeriums:

http://www.bmu.de/laerschutz/novelle_gesetz_gegen_fluglaerm/doc/6824.php

Antrag der GRÜNEN Bundestagsfraktion:

<http://dip.bundestag.de/btd/16/005/1600551.pdf>

5. Flughafen Düsseldorf: neue Betriebsgenehmigung unakzeptabel

Am 8.11.2005 informierte NRW-Verkehrsminister Oliver Wittke (CDU) die Öffentlichkeit über die neue Betriebsgenehmigung für den Flughafen Düsseldorf. Für die neue Betriebsregelung wurde der sofortige Vollzug erlassen, so dass mit Datum vom 9.11.2005 folgende neue flugbetrieblichen Möglichkeiten zulässig sind:

- Die Zahl der maximal zulässigen Flugbewegungen in den sechs verkehrsreichsten Monaten des Jahres (Ostern, Sommer, Herbst) wird von 122.176 auf 131.000 erhöht.
- Die Zahl der insgesamt abwickelbaren Flugbewegungen in dieser Zeit nimmt von rd. 114.000 auf rd. 118.000 zu.
- Die Zahl der maximal zulässigen Flugbewegungen im Linien- und Charterflugverkehr pro Stunde über Tag (06:00 Uhr bis 22:00 Uhr) wird von derzeit 38 auf hälftig 40 bzw. 45 vergrößert.
- Die 40 Flugbewegungen pro Stunde können ggf. auf bis zu 45 Flugbewegungen erhöht werden, wenn der Flughafen eine entsprechende Kapazität der Hauptstart- und -landebahn nachweist, die mit dem Angerland-Vergleich kompatibel ist.
- Die Flexibilität der Verteilung der Stundeneckwerte wird vergrößert durch den Übergang vom Tages- zum Wochenbezugszeitraum - dies bedeutet 40 bzw. 45 Flugbewegungen in bis zu jeweils $7 \times 8 = 56$ Tagesstunden, ggf. bis zu 45 Flugbewegungen pro Stunde über den ganzen Tag, sofern die dafür die zuvor genannten Voraussetzungen erfüllt sind.
- Die Zahl der Landungen in der Tagesrandstunde (22:00 Uhr bis 23:00 Uhr) wird von derzeit 15 im Winter und 25 im Sommer auf einheitlich 36 angehoben.
- Die Parallelbahn darf nicht nur zum Abbau von Verspätungen, sondern auch für im voraus planbare Flugbewegungen in der Hälfte der Betriebs-

zeit von 6:00 Uhr bis 22:00 Uhr mit benutzt werden.

Die Betriebsgenehmigung wurde von der GRÜNEN Landtagsfraktion scharf kritisiert und zum Anlass für einen Antrag genommen, der am 1.12.2005 in den Landtag eingebracht wurde. In dem Antrag (Drs. 14/718) wird die Landesregierung als Genehmigungsbehörde aufgefordert, die neue Betriebsgenehmigung aufzuheben und die bereits vom Oberverwaltungsgericht Münster bestätigte Betriebsgenehmigung vom 21.09.2001 wieder in Kraft zu setzen. Der GRÜNE Antrag wurde in namentlicher Abstimmung von einer großen Koalition aus CDU, SPD und FDP abgelehnt. Für den Antrag stimmten außer den neun anwesenden GRÜNEN Landtagsabgeordneten lediglich fünf CDU-Abgeordnete, die aus der Region um Düsseldorf stammen.

Aus Sicht der GRÜNEN Landtagsfraktion wird der Angerlandvergleich, der die Einbahnkapazität festlegt, bereits seit vielen Jahren überdehnt. Mit immer neuen rechtlichen Interpretationen ermöglicht man dem Düsseldorfer Airport, die bestehenden Beschränkungen zum eigenen betriebswirtschaftlichen Nutzen auszudehnen. Dabei werden technische Fortschritte beim Fluggerät durch enorme Flugbewegungssteigerungen aufgehoben. Die neue Genehmigung macht die Nutzung der Parallelbahn zum Normal-, statt zum Ausnahmefall, wie dies der Angerlandvergleich eigentlich vorsieht. Was Verkehrsminister Oliver Wittke als fairen Ausgleich zwischen Anwohner- und Flughafeninteressen verkaufen möchte, stellt sich bei näherer Betrachtung als Zumutung für die bereits heute extrem belasteten Anwohnerinnen und Anwohner rund um den Flughafen heraus. Der Flughafenbetreiber hat mit dieser Genehmigung fast alles bekommen, was er wollte. Die Anwohnerinnen und Anwohner müssen dagegen in den lärmsensiblen Abendstunden eine Steigerung der Flugbewegungen um bis zu 80 Prozent erdulden.

Inzwischen haben die Städte Essen, Kaarst, Meerbusch, Mülheim, Neuss und Ratingen sowie 31 Bürgerinnen und Bürger aus dem Umfeld des Flughafens Klagen gegen die neue Betriebsgenehmigung beim Oberverwaltungsgericht in Münster eingereicht. Mit einem Eilantrag soll die aufschiebende Wirkung der Klage wiederhergestellt werden. Der Verein Bürger gegen Fluglärm unterstützt die Klagen. Christoph Lange, 1. Vorsitzende des Vereins, sieht gute Erfolgsaussichten der Klagen, da der Angerlandvergleich, bereits gerichtlich als unkündbar bestätigt worden sei.

Inzwischen ist es zu einem Richtungsstreit über die weitere Ausbaustrategie zwischen den Anteilseignern des Flughafens Düsseldorf International, der Stadt Düsseldorf (50 %), der Hochtief AG (30 %) und der irischen Aer Rianta Plc, gekommen. Der Düsseldorfer Bürgermeister Erwin will den Flughafen Mönchengladbach als Option für einen Ausweichflughafen erhalten. Hochtief-Chef Hans-Peter Keitel setzt hingegen auf Expansion in Düsseldorf. Im Interview mit der *Westdeutschen Zeitung* vom 24.1.2006 äußerte Keitel unverhohlen seine Erwartungen an die Politik: "Mit der Umsetzung der Anschlussgenehmigung haben wir jetzt zwei bis drei Jahre zu tun. Die politische Diskussion wird weiter gehen. Im Rahmen des Angerland-Vergleichs wird mit allen an einem Tisch überlegt werden, wie der Vergleich in der modernen Zeit zu übersetzen ist."

Für die GRÜNE Landtagsfraktion wird in den nächsten Monaten die Frage der Einhaltung der Stundeneckwerte im Vordergrund der politischen Auseinandersetzung stehen. Verkehrsminister hat Anfang November 2005 im Zusammenhang mit der neuen Betriebsgenehmigung die erstmalige Einführung eines Kontrollsystems für die Flugbewegungen angekündigt. Demnach müssen künftig alle geplanten Starts und Landungen eine Woche im Voraus angemeldet werden und können dann anhand von Flugtagebüchern und Aufzeichnungen vom Verkehrsministerium überprüft werden.

Weitere Infos:

Die Betriebsgenehmigung kann heruntergeladen werden unter:

<http://www.mbv.nrw.de/Dokumente/index.php>

GRÜNER Antrag (Drs. 14/718):

<http://www.landtag.nrw.de/> (Dokumente, Dokumentenarchiv)

Plenardebatte im Landtag zum Antrag:

<http://www.landtag.nrw.de/> (Parlament, Plenum, Plenarsitzungen, 14. Plenarsitzung)

Laufende Informationen gibt es unter

<http://www.BuergergegenFluglaerm.de>

Interview der Westdeutschen Zeitung mit Hans-Peter Keitel: <http://www.wz-newsline.de/sro.php?redid=105335>

6. Flughafen Köln/Bonn: mehr Krach durch neue UPS-Halle

Am 30. Januar wurde am Köln-Bonner Flughafen im Beisein von Ministerpräsident Jürgen Rüttgers die neue Fracht- und Sortierhalle des amerikanischen Logistikunternehmens UPS eingeweiht. Mit dem 112 Mio. Euro teuren Hallenbau verdoppelt das Unternehmen an seinen europaweit größten Standort seinen Operationsbereich auf gut 76.000 Quadratmeter und verfügt damit über das größte Gebäude am Flughafen. Der Bau der UPS-Frachthalle wurde von uns kritisch kommentiert: Die Einweihung der neuen UPS-Frachthalle ist für die lärmgeplagte Bevölkerung rund um den Flughafen ein schlechtes Zeichen. Durch den rapide wachsenden Frachturnschlag in Köln/Bonn wird der Trend zu größeren Flugzeugen und damit oft auch mehr Krach in der Nacht weitergehen. In den letzten zwei Jahren hat sich die Situation schon wieder durch den Einsatz der großen MD-11 verschlechtert - diese Flugzeuge machen in Wohngebieten einen Krach von 80 dB(A). Auch UPS setzt vermehrt solche Flugzeuge ein. Zu befürchten ist, dass sich diese Entwicklung weiter beschleunigt. Vor diesem Hintergrund ist es auch wichtig darauf hinzuweisen, dass UPS bereits 10 Frachtversionen des neuen A 380 bestellt hat. Auch wenn behauptet wird, dass der A 380 ein leises Flugzeug sei: Bis

heute kennt keiner die wirklichen Lärmwerte einer voll beladenen A380.

Insgesamt zeigen die Vorgänge, dass es am Flughafen Köln/Bonn keineswegs durch die "technische Entwicklung" nachts leiser werden wird. Deswegen bleibt auch der bis heute unerledigte Punkt "Verbot schwerer Flugzeuge" während der Nacht auf der Tagesordnung. Verkehrsminister Wittke ist aufgerufen, sich diesem Problem endlich zu stellen und Vorschläge zur Umsetzung oder zu einem gleichwertigen Ersatz dieser Vorschrift zu machen.

Laut *Kölner Stadt-Anzeiger* vom 31. Januar versprach Jürgen Rüttgers in seiner Einweihungsrede im Hinblick auf die Nachtflugregelung am Flughafen: „Die Landesregierung wird sicherstellen, dass die notwendigen rechtlichen Voraussetzungen über das Jahr 2015 hinaus gegeben sind.“ Nach unserer Auffassung sind diese Äußerungen des Ministerpräsidenten ein Schlag in das Gesicht aller durch den Nachtflug in der Region betroffenen Menschen. Anstatt schon heute über eine Verlängerung der Nachtflugregelung über das Jahr 2015 zu reden, sollte auch der Ministerpräsident zur Kenntnis nehmen, dass viele Menschen durch den nächtlichen Lärm erhebliche Gesundheitsschäden bekommen haben.

In einer Kleinen Anfrage vom 13.2.2006 wollen wir nun von der Landesregierung folgende Fragen beantwortet lassen wissen:

- Kann die Landesregierung ausschließen, dass noch in dieser Wahlperiode die Betriebsgenehmigung über 2015 hinaus verlängert wird?
- Werden vor einer eventuellen Verlängerung der Betriebsgenehmigung über 2015 hinaus auch die Umlandkommunen und die Fluglärmkommission um Stellungnahmen gebeten?
- Welche Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes kann sich die Landesregierung vorstellen, damit ein Anstieg der Lärmereignisse durch vermehr-

ten Einsatz großer Flugzeuge und mehr Nachtflüge verhindert wird?

- Wann wird die nach dem 22-Punkte-Programm für das Jahr 2005 notwendige erneute Überprüfung der Lärmsituation, mit der festgestellt werden soll, ob es seit dem Jahr 1997 bzw. 2000 signifikant leiser geworden ist, der Fluglärmkommission vorgelegt?
- Ist die Landesregierung trotz verursachten Lärmwerten von zwischen 79 und 81 dB(A) der Auffassung, dass es sich bei der in der Nacht am Flughafen Köln/Bonn eingesetzte MD-11 um ein „leises Flugzeug“ handelt?

7. Flughafen Köln/Bonn: Wittke bleibt Antworten schuldig

In zwei kleinen Anfragen vom 1.9.2005 wollten wir von der Landesregierung in Erfahrung bringen, welche Informationen der Landesregierung im Zusammenhang mit einer möglichen Ansiedlung von Aeroflot bzw. eines FedEx-Hubs am Köln/Bonner Flughafen vorliegen.

In der kleinen Anfrage zum Themenkomplex Aeroflot wurde insbesondere nach einem möglichen Zeitpunkt der Ansiedlung von Aeroflot, nach Unterstützungsaktivitäten der Landesregierung hierbei und den möglichen Auswirkungen im Hinblick auf die nächtliche Fluglärmsituation gefragt. Anlass der Fragen waren zwei Berichte des *Kölnner Stadtanzeigers* vom 28.1.2005 und 18.07.2005, wonach der Geschäftsführer des Flughafen Köln/Bonn, Michael Garvens, „die große Osterweiterung“ für das strategisch wichtigste Entscheidungsfeld halte. Garvens hoffe, dass in zwei Jahren bis zu 80 000 Jahrestonnen Fracht von Aeroflot in der Wahner Heide umgeschlagen werde. Die Antworten von Verkehrsminister Oliver Wittke (CDU) fielen unverschämt knapp aus (Drs. 14/328): "Die Landesregierung hat keine Kenntnis bezüglich einer Ansiedlung von Aeroflot im Frachtbereich des Flughafen Köln/Bonn." sowie "Nach Auskunft der Geschäftsführung des Flughafens Köln/Bonn finden derzeit keine diesbezüglichen Gespräche statt."

In der zweiten Anfrage wollten wir von der Landesregierung wissen, welche Überlegungen seitens der Geschäftsleitung des Flughafens Köln/Bonn angesichts einer möglichen Verlegung eines FedEx-Hubs vom Frankfurter Flughafen nach Köln/Bonn bestünden. Gefragt wurde detailliert nach einem möglichen Zeitpunkt einer solchen Verlagerung, Unterstützungsaktivitäten der Landesregierung, möglichen Arbeitsgruppen zwischen dem Flughafen und FedEx, in denen Fragestellungen im Zusammenhang mit einer möglichen Umsiedlung von FedEx nach Köln/Bonn erörtert würden sowie den möglichen Auswirkungen im Hinblick auf die nächtliche Fluglärmsituation. Hintergrund der Fragen waren Informationen, dass FedEx seinen Hub von Frankfurt/Main

wegen des in Frankfurt drohenden Nachtflugverbotes möglicherweise nach Köln/Bonn verlegen wolle und dass es im April 2005 auf Einladung der Flughafen Köln/Bonn GmbH zu einer umfangreichen Präsentation durch den FedEx-Europa-Direktor gekommen sei, an der u.a. auch der ehemalige Staatssekretär des NRW-Verkehrsministeriums Jörg Hennerkes teilgenommen habe.

Auch hier fielen die Antworten von Verkehrsministers Oliver Wittke unverschämt knapp aus (Drs. 14/327): "Die Landesregierung hat keine Kenntnis bezüglich der Verlagerung des FedEx-Hubs vom Flughafen Frankfurt/Main zum Flughafen Köln/Bonn". sowie "Nach Auskunft der Geschäftsführung des Flughafens Köln/Bonn finden derzeit keine diesbezüglichen Gespräche statt".

Für Horst Becker, der die Anfragen gestellt hat, ist diese Missachtung von Abgeordnetenrechten nicht vereinbar mit dem von Minister Wittke in seiner so genannten kleinen Regierungserklärung vor dem Ausschuss für Bauen und Verkehr am 8. September erklärten Bereitschaft, absolut offen und transparent handeln zu wollen. Deshalb wurden von uns zu den beiden Themenkomplexen nochmalige Anfragen gestellt. Auch hier fielen die Antworten extrem kurz und nichtsagend aus (Drs. 14/649 und 14/667). Diese zweiten Antworten nahm der Fraktionsvorstand der GRÜNEN Landtagsfraktion zum Anlass für einen Beschwerdebrief an die Landtagspräsidentin über das Verhalten des Verkehrsministers. In seiner Antwort auf diesen Beschwerdebrief führt Minister Wittke am 20.01.2006 aus: „Kleine Anfragen gehören zu den Kontrollinstrumenten des Parlaments gegenüber der Landesregierung und dienen der Information von Abgeordneten (§ 88 GeschO des Landtags NRW). Die Antworten der Landesregierung haben sich daher in erster Linie auf Informationen aus dem Verwaltungshandeln zu stützen. Dazu gehören weder Termine der Geschäftsführung eines privaten Flughafenbetreibers, noch Informationen aus Sitzungen des Aufsichtsrates einer Gesellschaft. Das gilt auch dann, wenn das Land an dem Unternehmen beteiligt ist.“

Auch nach diesem Schreiben von Oliver Wittke steht für Horst Becker fest: "Minister Wittke ist seiner Auskunftspflicht gegenüber dem Parlament im Rahmen von Antworten auf Kleine Anfragen von Abgeordneten in beiden Fällen offensichtlich in keiner Weise nachgekommen."

Weitere Infos:

Antworten auf Kl. Anfragen (Drs. 14/327, 14/328, 14/649 und 14/667): <http://www.landtag.nrw.de/> (Dokumente, Dokumentenarchiv)

8. Flughafen Köln/Bonn: Ärzteinitiative führt epidemiologische Studie durch

Die „Ärzte-Initiative für ungestörten Schlaf“ im Rhein-Sieg-Kreis kann einen großen Erfolg verbuchen, meldet die *Ärzte-Zeitung* am 12.01.2006. Denn die Initiative habe den Beginn einer epidemiologischen Studie zu den Auswirkungen nächtlichen Fluglärms auf die Gesundheit von Anwohnern erreicht. Aber auch für die GRÜNEN im Rhein-Sieg-Kreis ist dies ein großer Erfolg. Auf deren Antrag wurde im Jahr 2002 die ersten 20.000 Euro vom Kreistag des Rhein-Sieg-Kreises für die Studie bereitgestellt und damit die Grundlage für die Finanzierung der Studie gelegt. Die Kosten der rund 130.000 Euro teilen sich das Umweltbundesamt, der Rhein-Sieg-Kreis und seine kreisangehörigen Gemeinden sowie private Sponsoren.

Im Rahmen der Studie wird der Bremer Epidemiologe Eberhard Greiser anhand von Krankenkassendaten untersuchen, ob Patienten aus fluglärmbelasteten Regionen besonders häufig unter Bluthochdruck, Schlafstörungen, Herzkrankheiten oder Depressionen leiden. Der Köln/Bonner Flughafen hat dem Wissenschaftler Daten zur Identifizierung von lärmbelasteten und lärmunbelasteten Bezirken im Umfeld des Flughafens zur Verfügung gestellt. Die AOK, die Gmünder Ersatzkasse, die DAK und die Betriebskassen liefern anonymisierte Daten über die Verordnungen von blutdrucksenkenden Mitteln, Beruhigungs-

mitteln, Anti-Depressiva und Koronartherapeutika in den vergangenen fünf Jahren. Damit werden nach Auskunft der Sprecherin der Ärzte-Initiative, Dr. Gerda Noppeney, rund 80 Prozent aller Versicherten erfasst. Auch soziale Daten wie die Arbeitslosenquote sollen einbezogen werden. Im Sommer 2006 sollen die Ergebnisse vorliegen.

Während in Deutschland in den letzten Jahren viel Geld für relativ wenig aussagekräftige physiologische Fluglärmstudien, wie zum Beispiel die große DLR-Studie zu Nachtfluglärmwirkungen ausgegeben wurde, ist die epidemiologische Forschung zu den Auswirkungen des Verkehrslärms völlig vernachlässigt worden. Die DLR-Nachtflugstudie war im Hinblick auf die Gesamtbevölkerung nicht annähernd repräsentativ und konnte allein aus methodischen Gründen keine neuen Erkenntnisse zu den Gesundheitsgefahren des Fluglärms liefern. Hier kann nur die Umwelt-epidemiologie wirklichen Erkenntnisgewinn liefern.

Weitere Infos:

Webseite der Ärzte-Initiative: <http://www.aefusch.de/>

DLR-Nachtflugstudie:

<http://www.dlr.de/me/Institut/Abteilungen/Flugphysiologie/Fluglaerm/FB2004-07-D.pdf>

9. Flughafen Paderborn/Lippstadt: Sorge wegen Ausbau von Kassel/Calden

Am 18. Januar diesen Jahres brachten die Fraktionen von CDU und FDP einen Antrag in den NRW-Landtag ein, der sich für eine Stärkung des Flughafens Paderborn/Lippstadt sowie gegen den Ausbau des Verkehrslandeplatzes Kassel-Calden ausspricht. In dem Antrag (Drs. 14/1025) wird die NRW-Landesregierung aufgefordert, auf hessische Landesregierung und Bundesregierung hinzuwirken, dass Hessen von den Neubauplanungen für den Verkehrslandeplatz Kassel-Calden Abstand nimmt. Stattdessen soll die Zusammenarbeit zwischen den Flughäfen Kassel-Calden und Paderborn/Lippstadt gestärkt und die Straßen- und Schienenanbindung zwischen dem Flughafen Paderborn/Lippstadt und Nordhessen verbessert werden. Der Antrag soll nun zunächst im Verkehrsausschuss beraten werden.

In Calden soll mit 151 Mio. Euro Steuergeldern (davon 108 Mio. Euro des Landes Hessen) die Start- und Landebahn auf 2.500 Meter verlängert werden, damit dort ab 2010 Ferienjets und Billigflieger den Flugbetrieb aufnehmen können. Das Projekt wird vom Verband der in Deutschland tätigen Fluggesellschaften (Barig), Lufthansa, Air Berlin, dem Bund der Steuerzahler, den hessischen GRÜNEN und einer breiten Koalition in Ost-Westfalen heftig kritisiert. Der Regionalrat des Regierungsbezirks Detmold hat am 12.12.2005 einstimmig eine Resolution verabschiedet, die dem CDU-/FDP-Antrag sehr stark ähnelt. In der Begründung der Resolution verweist der Regionalrat darauf, dass eine für beide Flughäfen existenzgefährdende Konkurrenzsituation entsteht, wenn nur 60 km entfernt vom Paderborner Flughafen mit

Calden ein Regionalflughafen mit weitgehend identischem Angebot entsteht. Dies hätte zwangsläufig weitere staatliche Förderungen zum Auffangen von Defiziten zur Folge und stelle somit eine massive Fehlinvestition öffentlichen Geldes dar.

Anders als der CDU-/FDP-Antrag im Landtag enthält die Regionalrats-Resolution auch die Forderung an die Bundesregierung und den Bundestag, „Einfluss zu nehmen und Standorte für Flughäfen, wie beim Bau von Bundesverkehrswegen, bundesweit vorzugeben, um Fehlinvestitionen öffentlicher Finanzen zu verhindern“. Die GRÜNE Landtagsfraktion macht die Zustimmung zum CDU-/FDP-Antrag davon abhängig, dass diese Forderung nach einer bundesweiten Flughafenplanung übernommen wird und stellen einen entsprechenden Änderungsantrag (Drs. 14/1082). In der Landtagsrede am 18. Januar kritisierten wir die Doppelzüngigkeit und Inkonsequenz in der Luftverkehrspolitik von CDU und FDP. Bezogen auf Hessen würden die beiden Parteien eine Verschwendung von Steuergeldern beim Ausbau eines Regionalflughafens kritisieren, bei NRW-Flughäfen wie Dortmund, Weeze und Mönchengladbach, die ebenfalls in großer räumlicher Nähe zu anderen Flughäfen stehen, würden CDU und FDP bei ähnlichen Subventionen dagegen großzügig wegschauen oder diese sogar aktiv einfordern.

Als Kronzeugen für unsere Argumentation konnten wir ausgerechnet den hessischen Ministerpräsident Roland Koch anführen. Dieser hatte in einem Brief an den Vorsitzenden des Regionalrates des Regierungsbezirks Detmold vom 22.08.2005 u.a. folgendes

geschrieben: „Die im Hinblick auf den Flughafen Paderborn von Ihnen geübte Kritik kann ich aus hessischer Sicht nicht nachvollziehen, nicht zuletzt auch deswegen nicht, weil das Land Nordrhein-Westfalen seine Flughäfen in der Vergangenheit unabhängig von ihrer räumlichen Distanz zueinander gefördert und unterhalten hat. Teilweise weisen die Flughäfen in Nordrhein-Westfalen geringere Entfernungen untereinander auf als Kassel und Paderborn, ohne dass dies bisher problematisiert worden wäre. Das gilt beispielsweise für die Flughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn oder für Düsseldorf und Mönchengladbach.“

Weitere Infos:

Antrag von CDU-/FDP bzw. GRÜNER Änderungsantrag: <http://www.landtag.nrw.de/> (Dokumente, Dokumentenarchiv)

Plenardebatte im Landtag zum Antrag: <http://www.landtag.nrw.de/> (Parlament, Plenum, Plenarsitzungen, 17. Plenarsitzung)

Resolution des Regionalrates Detmold: <http://www.regionalrat-detmold.nrw.de> (Sitzungen, Tagesordnung, 12. Dezember 2005, TOP 11)

Schreiben des Hessischen Ministerpräsidenten an Regionalrat: <http://www.regionalrat-detmold.nrw.de> (Niederschriften, September 2005, TOP 9)

Aktionsseite der Hessischen GRÜNEN gegen den Ausbau von Kassel-Calden: <http://www.150ideen.de/>

10. Flughafen Dortmund: Teilerfolg der Fluglärmgegner vor OVG

Das Oberverwaltungsgericht (OVG) Münster hat am 13.12.2005 den Klagen der Stadt Unna und sechs privater Kläger gegen die Änderung des Flugbetriebs auf dem Flughafen Dortmund zum Teil stattgegeben. Strittig war eine Änderung der Betriebsgenehmigung vom 29.01.2003, nach der auch Flugzeuge mit einem Gewicht von mehr als 75 Tonnen starten dürfen. Auch wollten die Kläger eine Aufhebung der Verspätungsregelung erreichen, nach der verspätete Maschinen bis maximal 23 Uhr anstatt 22 Uhr landen dürfen.

Zwar wollte das Gericht die Betriebsgenehmigung nicht völlig aufheben, es beurteilte die Änderung durch die Luftaufsicht jedoch als fehlerhaft. Die Bezirksregierung Münster hatte die Starts mit der Begründung genehmigt, neuere Maschinen seien zwar schwerer als 75 Tonnen, aber auch leiser als ältere Modelle. Diese allgemeine Betrachtung reicht laut OVG nicht aus. Es hätten auch Prognosen der Lärm-entwicklung mit und ohne Tonnagefreigabe erstellt sowie neuere Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung berücksichtigt werden müssen. In der Konsequenz muss der Flugplatzbetreiber nun ein neues Prognose- und Lärmgutachten erstellen und die Be-

zirksregierung Münster ein neues Lärmschutzkonzept auflegen.

Im Hinblick auf die Verspätungsregelung stellte das OVG fest, dass mit dem Ausschluss von Landungen bei flugplanbedingten Verspätungen und der Beschränkung der Befugnis des Flughafenbetreibers auf die Zulassung von maximal 20 Landungen im Monat bei einem Vorbehalt der Kontrolle und weiterer Maßnahmen hinreichend Rechnung getragen sei.

Die Schutzgemeinschaft Fluglärm Dortmund-Kreis Unna e.V., welche die Klagen unterstützte, zeigte sich mit dem Urteil weitgehend zufrieden. Die Vorsitzende der Schutzgemeinschaft, Ursula Wirtz, erwartet von der Bezirksregierung, dass sie bei einem neuen Lärmschutzkonzept statt von der bisher festgesetzten Zumutbarkeitsgrenze von 64 dB(A) als äquivalenter Dauerschallpegel (L_{eq3} tagsüber) auf eine Grenze von 60 dB(A) L_{eq3} oder niedriger ausgeht, wie dies bereits heute Grundlage der Entscheidungen zu den Flughäfen Düsseldorf und Münster/Osnabrück ist. Damit würde sich auch das Lärmschutzgebiet erweitern und weitere Wohngebiete in Dortmund-Aplerbeck passiven Lärmschutz erhalten. Auch die Klarstellung durch die Bezirksregierung und

das Gericht, dass max. 20 verspätete Landungen pro Monat stattfinden dürfen, sieht die Schutzgemeinschaft als Fortschritt an. Der Einstieg in den Nachtflug sei damit erst einmal ausgebremst.

In einem weiteren ebenfalls am 13.12.2005 verkündeten Urteil zum Flughafen Dortmund hat das OVG zum Ausgleich für Beeinträchtigungen der sog. Außenwohnbereiche, also Balkone, Terrassen und Hausgärten Stellung genommen. Das Gericht beanstandete die Höhe der Entschädigung, die die Bezirksregierung Münster mit 2 % vom 10fachen des Einheitswertes, wahlweise mit 2 % des Verkehrswertes bei häftiger Übernahme der Gutachterkosten durch den Anspruchssteller festgelegt hatte, als zu niedrig und heute so, insbesondere ohne Sockelbe-

trag, nicht mehr üblich. Die Bezirksregierung muss nun über die Höhe der Entschädigung neu entscheiden.

Weitere Infos:

Pressemitteilung des OVG zum Urteil:

<http://www.ovg.nrw.de/presse/pressemitteilung/2005/p051213.htm>

Urteilsbegründung zu den OVG-Urteilen (20 D

119/03.AK, 20 D 19/03.AK sowie 20 D 83/03.AK):

<http://www.justiz.nrw.de/ses/nrweusearch.php> (Entscheidungsdatum „13.12.2005“ bei Suche eingeben)

11. Flughafen Weeze: OVG entzieht Betriebsgenehmigung

Das Oberverwaltungsgericht (OVG) Münster hat in einem am 03.1.2006 verkündeten Urteil die weitere Nutzung des früheren britischen Militärflughafens Weeze-Laarbruch als zivilen Flughafen Niederrhein untersagt. Die Kläger, zwei Nachbargemeinden sowie 16 Privatpersonen, hatten sich gegen die Änderungsgenehmigung der Bezirksregierung Düsseldorf gewandt, die es erlaubte, das rund 600 Hektar große Areal seit Mai 2003 als Flughafen des allgemeinen Verkehrs zu nutzen. Das OVG begründete das Urteil mit den Mängeln an der Genehmigung, die nicht durch eine bloße Ergänzung zu beheben seien und daher zur Aufhebung der Genehmigung führen. Insbesondere beanstandete das Gericht, dass die Bezirksregierung Düsseldorf bei der Interessensabwägung die Unterschiede in der Lärmbelastung der Umgebung durch den früheren militärischen Flugbetrieb einerseits und durch den unterstellten künftigen zivilen Flugverkehr andererseits nicht angemessen eingestellt habe. Auch sei bei der Nutzungsänderung des Flugplatzes nicht den europarechtlichen Richtlinien zur Umweltverträglichkeit entsprechend nachgegangen worden. Schließlich bemängelte das OVG, dass in der planerischen Abwägung durch die Bezirksregierung nicht berücksichtigt wurde, dass der Flughafen jedenfalls für Personenverkehr in der Landesplanung bislang nicht positiv enthalten sei und in einer ungeklärten Konkurrenz zu anderen vorhandenen Flughäfen stehe.

Das Urteil zeigt deutlich, dass in Weeze Millioneninvestitionen ohne vernünftige Abwägung von Lärmschutzinteressen der Bevölkerung vorgenommen wurden. Bemerkenswert sind auch die kritischen Anmerkungen des Gerichtes, dass die gutachterlichen Prognosen des Flughafens unsicher seien und jedenfalls Zweifel bestehe, ob der Flughafen wirtschaftlich überlebensfähig sei. Auch den Hinweis des Gerichtes darauf, dass das Argument der Wirtschaftsförderung und der Schaffung von Arbeitsplätzen zwar gewichtig sei, aber kein 'Totschlagargument' darstelle, sollte sich die Landesregierung ins-

Stammbuch schreiben lassen. Versagt hat der Kreis Kleve, der mit seiner Subventionspolitik rund 25 Mio. Euro in die Luft geblasen hat. Versagt hat aber auch die Bezirksregierung Düsseldorf als Genehmigungsbehörde. Diese hat vom obersten Gericht, genauso wie die Bezirksregierung Münster vor wenigen Wochen im Falle des Flughafen Dortmunds, schwarz auf weiß die unzureichende Berücksichtigung der Lärmschutzinteressen quittiert bekommen.

Das OVG hat die Revision zum Bundesverwaltungsgericht nicht zugelassen. Das Urteil ist allerdings noch nicht rechtskräftig. Nun wird allgemein damit gerechnet, dass die Bezirksregierung eine Beschwerde gegen die vom Gericht nicht zugelassene Revision vor dem Bundesverwaltungsgericht einlegen wird. Das Urteil des Bundesverwaltungsgericht hierzu wird frühestens in acht bis neun Monaten erwartet. Am 8. Januar stellten Nachbargemeinden und eine Privatperson, die von der Bürgerinitiative „Aktionsgemeinschaft gegen Fluglärm e.V.“ unterstützt wird, beim OVG einen Eilantrag, um die sofortige Einstellung des Flugbetriebs zu erreichen. Wann über diesen Eilantrag entschieden wird, steht noch nicht fest. Nach Einschätzung der *Westdeutschen Zeitung* vom 11.01.2006 „könnte das Aus für den Airport noch schneller kommen als erwartet.“ Weiter heißt es in der Zeitung: „Eine komplette Ablehnung des Eilantrags gilt in Juristenkreisen nämlich als unwahrscheinlich, nachdem das OVG bereits in seinem Urteil eine Revision nicht zugelassen hatte. Stimmt das Gericht dem Eilantrag nun vollinhaltlich zu, müsste das bereits bestehende Urteil sofort vollzogen werden.“

Im Verkehrsausschuss des Landtages stellte Verkehrsminister Oliver Wittke (CDU) klar, dass er, falls die Beschwerde der Bezirksregierung gegen das OVG-Urteil keinen Erfolg haben sollte, dennoch den Flugbetrieb in Weeze sicherstellen wolle. Demnach gebe es beim Ministerium Überlegungen, parallel zu einem neuen Genehmigungsverfahren ein weiteres Verfahren für eine befristete „Übergangsgenehmi-

gung“ zu betreiben. Diese Genehmigung müsse „auf einen kurzen, genau definierten Zeitraum befristet sein und sich auf den flugbetrieblichen Status Quo beschränken.“ Der Anwalt der 16 Privatkläger, Johannes Bohl, hält dieses Vorgehen jedoch für rechtlich überhaupt nicht zulässig. Sollte das OVG-Urteil rechtskräftig werden, müsse der Airport zunächst geschlossen werden. Eine Wiederaufnahme des zivilen Flugbetriebes sei nur auf der Basis einer luftverkehrsrechtlichen Planfeststellung oder Plangenehmigung in Verbindung mit einer luftverkehrsrechtlichen Betreibergenehmigung oder auf der Basis einer Konversionsgenehmigung nach Luftverkehrsgesetz möglich.

Der Flughafen Niederrhein wird vor allem von der irischen Billig-Airline Ryanair genutzt, die von Weeze aus u.a. nach Stockholm, Rom und Glasgow fliegt. Insgesamt zählte der Flughafen rund 590.000 Passagiere im Jahr 2005. Ryanair-Sprecherin Katja Zarbock regierte laut *Express* (Düsseldorf) vom 04.01.2006 gelassen auf das Urteil: „Für uns geht alles normal weiter. Und wir sehen keinen Handlungsbedarf, uns nach einer Alternative in NRW umzusehen.“ Laut *taz* vom 05.01.2006 hat der Flughafen Dortmund jedoch bereits angekündigt, Ryanair ins Ruhrgebiet locken zu wollen. Und die *Neue Rhein Zeitung* vom 24.01.2006 berichtet, dass Ryanair an den Flughafen Düsseldorf eine schriftliche Anfrage gerichtet habe, ob der Flughafen noch Flüge frei habe und ob es wohl möglich sei, bei den Gebühren ein paar Euro nachzulassen.

Vor diesem Hintergrund empfinden die GRÜNEN im Landtag es als skandalös, dass der Kreis Kleve und die Gemeinde Weeze jeweils 150.000 Euro verteilt über 3 Jahre für eine insgesamt 900.000 Euro teure „Werbekampagne Niederrhein“ ausgeben will, wobei etwa die Hälfte an Ryanair gehen soll. Die Gegenleistung des irischen Billigfliegers dafür ist äußerst bescheiden: Für 150.000 Euro jährlich soll auf der In-

ternetseite www.ryanair.com ein Knopf „Lower Rhine“ (Niederrhein) erscheinen, der als Link auf die Internetseite www.niederrhein-tourismus.de führt. Außerdem sollen alle zwei Monate 270.000 Besucher der Ryanair-Seite „zielgruppenorientiert per eMail angeschrieben“ werden, „um die Region und deren Möglichkeiten zu präsentieren“. Mehr als die Hälfte der Kosten soll mit 510.000 Euro aus dem „2-Land-Projekt“ der Wirtschaftsförderungsgesellschaft des Kreises Viersen und damit aus den Euregio-Töpfen der EU finanziert werden. Auch die Vorsitzende der GRÜNEN Kreistagsfraktion im Kreis Kleve, Ute Sichelmann, kritisierte die massive versteckte Subventionierung eines Billigfliegers mit öffentlichen Mitteln: „Der Kreis kann nicht bei Freiwilligen- und Pflichtleistungen sparen wollen und gleichzeitig allein für eine Verlinkung auf der Homepage des irischen Billigflieger Ryanair `sage und schreibe` 150.000 Euro ausgeben.“

Der wirtschaftliche Abstieg des Flughafens schreitet unterdessen fort. Die TUI-Tochter Hapagfly hat inzwischen infolge des OVG-Urteils inzwischen ihre ab Mai von Weeze nach Palma de Mallorca und Antalya geplanten Flüge abgesagt. „Das Unternehmen sehe wegen der unsicheren Rechtslage mittelfristig keine Perspektive auf dem Airport“, sagte ein Hapagfly-Sprecher laut *Rheinischer Post* vom 02.02.2006.

Weitere Infos:

Pressemitteilung des OVG zum Urteil:

<http://www.ovg.nrw.de/presse/pressemitteilung/2006/p060103.htm>

Urteilsbegründung zum Urteil (20 D 118/03.AK):

<http://www.justiz.nrw.de/ses/nrweusearch.php> (Suchbegriff „Weeze“ eingeben)

Umfangreicher Pressespiegel: <http://www.stopp-laarbruch.de/Pressespiegel/pressespiegel.html>

12. Verkehrslandeplatz Mönchengladbach: Land gegen weiteren Ausbau

Die Landesregierung hält an der NRW-Luftverkehrskonzeption 2010 fest und spricht sich gegen einen weiteren Ausbau des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach aus. Das geht aus einer Antwort der Landesregierung auf eine Anfrage von vier SPD-Landtagsabgeordneten aus Mönchengladbach und dem Kreis Viersen vom 01.12.2005 hervor (Drs. 14/842). Für NRW-Verkehrminister Oliver Wittke (CDU) hat die Luftverkehrskonzeption aus dem Jahr 1999 Bestand. Die darin festgelegte Verlängerung der alten 1200 Meter langen Startbahn auf 1440 Meter durch die Mitbenutzung der jeweils vor Kopf liegenden 120 Meter langen Stoppbahnen sei umgesetzt, und gewährleiste eine Entlastungsfunktion für den Flughafen Düsseldorf im Bereich des Geschäfts-

reiseverkehrs. Weitere landesplanerische Voraussetzungen seien nicht erforderlich.

Unterdessen hat die Genehmigung zusätzlicher Start- und Landekapazitäten am Düsseldorfer Flughafen auch die Diskussion um die Zukunft des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach neu belebt. Der Düsseldorfer Oberbürgermeister Joachim Erwin (CDU), der Flughafen-Aufsichtsratsvorsitzender in Düsseldorf und Mönchengladbach ist, sagte laut *Rheinischer Post* vom 14.11.2005: „Düsseldorf benötigt Mönchengladbach als Ausweichflughafen dringender denn je“. Erwin geht davon aus, dass der Düsseldorfer Flughafen „mittelfristig voll sein wird“ und der Flugverkehr in NRW weiter zunehme. „Ein solches Wachstum müssen wir dann auch in Mönchengladbach mit abwickeln“, so Erwin. Dieser Auf-

fassung widerspricht hingegen Hans-Peter Keitel, Vorstandsvorsitzender des Essener Unternehmens Hochtief AG, das zusammen mit der irischen Aer Rianta Plc. 50 Prozent der Anteile am Düsseldorfer Flughafen hält. Die anderen 50 Prozent gehören der Stadt Düsseldorf. Keitel sagte am 24.01.2005 im Interview mit der Westdeutschen Zeitung auf die Frage, was mit der Mehrheitsbeteiligung am Flughafen Mönchengladbach geschehen sollte: „Wir können konkret keinen Grund für die Gesellschaft erkennen, den Ausbau von Mönchengladbach zu finanzieren. Ein Fluglinie zu zwingen, woanders zu landen als dort wo sie es geschäftlich für richtig hält, klappt

nicht. Diese Verlagerungseffekte haben wir zwischen Köln und Düsseldorf vergeblich versucht.“

Weitere Infos:

Landtags-Drucksache 14/842:

<http://www.landtag.nrw.de/> (Dokumente, Dokumentenarchiv)

Interview der Westdeutschen Zeitung mit Hans-Peter Keitel: <http://www.wz-newsline.de/sro.php?redid=105335>

13. Luftqualität an NRW-Flughäfen

Eine Kleine Anfrage der GRÜNEN Landtagsabgeordneten Horst Becker und Johannes Rimmel vom 30.11.2005 widmete sich der Belastung des Flughafenumfeldes mit Stickoxiden und Feinstaub. In der Antwort (Drs. 14/1001) führt die Landesregierung aus, dass vom Landesumweltamt NRW lediglich in Ratingen-Tiefenbroich (nahe des Flughafens Düsseldorf) und in Köln-Rodenkirchen (ca. 11 km vom Flughafen Köln/Bonn entfernt) Messstationen zur Erfassung von Feinstaub (PM 10) und Stickoxiden (NO₂) betrieben werden. Eigene Messungen des Flughafenbetreibers zur Luftqualität werden lediglich am Flughafen Düsseldorf (NO₂-Messung: jeweils am westlichen und östlichen Ende der beiden Start- und Landebahnen; PM10: am westlichen Ende zwischen den beiden Bahnen) sowie am Flughafen Köln/Bonn (an der Bahn 14L/32R, allerdings nur NO₂-Messung) vorgenommen.

In der Antwort werden die Messergebnisse dieser Messstationen der Jahr 2002 bis 2004 für das PM 10-Jahresmittel, die Anzahl der Überschreitungen der Tagesmittel von 50 µg/m³ PM 10, das NO₂-Jahresmittel sowie die Anzahl der Überschreitungen der Stundenmittel von 200 µg/m³ NO₂ dargestellt.

Die PM 10-Jahresmittelwerte lagen an der Messstation Köln-Rodenkirchen im Schnitt bei rund 24 µg/m³ und an der Messstation Ratingen bei durchschnittlich 23 µg/m³. Der Grenzwert liegt derzeit bei 40 µg/m³ (ab 01.01.2010 bei 20 µg/m³). Die häufigste Überschreitung des PM 10-Tagesmittelwertes von 50 µg/m³ gab es an der Messstation Köln-Rodenkirchen im Jahr 2003 mit 15 Überschreitungen. An der Ratinger Messstation gab es im Jahr 2004 11 Überschreitungen des Feinstaub-Tagesmittelwertes von 50 µg/m³ und am Messpunkt des Flughafens Düsseldorf wurden zwischen Januar und November 2005 10 Überschreitungen dieses Tagesmittelwertes registriert. Eine mehr als 35fache Überschreitung des PM 10-Tagesmittelwertes von 50 µg/m³ hätte die Pflicht zur Aufstellung eines Luftreinhalteplanes zur Folge.

Weiterhin gilt, dass ab dem Jahr 2010 ein Stundenmittel von 200 µg/m³ NO₂ max. 18 Mal im Jahr überschritten werden darf. An den Messstationen am

Düsseldorfer Flughafen, am Köln/Bonner Flughafen und in Ratingen wurden in den Jahren 2002 bis 2004 keine Überschreitungen dieses Stundenmittels gemessen, an der Messstation Köln-Rodenkirchen lediglich ein Überschreitung im Jahr 2003.

Besonders beachtlich sind die Stickoxid-Jahresmittelwerte. An den vier Messstellen des Flughafens Düsseldorf wurde in den Jahren 2002 bis 2004 im Durchschnitt Jahresmittelwerte von rund 37 µg/m³ NO₂ registriert, an der Ratinger Messstation von rund 33 µg/m³. Der Köln/Bonner Flughafen ermittelte im Jahr 2002 einen NO₂-Jahresmittelwert von 36 µg/m³, im Jahr 2003 von 40 µg/m³ und im Jahr 2004 von 42 µg/m³. Die Messstation Köln-Rodenkirchen hatte in diesen Jahren eine durchschnittliche NO₂-Belastung von 35 µg/m³. Ab dem 01.01.2010 darf der Jahresmittelwert für NO₂ maximal 40 µg/m³ betragen. Daran zeigt sich, dass sowohl der Flughafen Düsseldorf als auch der Flughafen Köln/Bonn ein Stickoxid-Problem haben, insbesondere wenn man die Verkehrszuwächse berücksichtigt, von denen die beiden Flughäfen selbst ausgehen.

Wenig bekannt ist, dass die ab Anfang 2010 gültigen Stickoxid-Grenzwerte bereits heute bei luftverkehrsrechtlichen Genehmigungsverfahren eingehalten werden müssen. So hat der Umstand, dass die Stickoxid-Grenzwerte künftig nicht eingehalten werden können, in England zur behördlichen Untersagung des Baues einer weiteren Start- und Landebahn am Flughafen London-Heathrow geführt.

Nach Auffassung der Landesregierung ist der Anteil der flugverkehrsbedingten Luftverunreinigung an der Gesamtbelastung jedoch nur von nachgeordneter Bedeutung. So verweist die Landesregierung auf eine fachgutachterliche Untersuchung im gerade abgeschlossenen Genehmigungsänderungsverfahren für den Flughafen Düsseldorf, wonach im Bereich der nächstgelegenen und durch flugverkehrsbedingte Immissionen höchstbelasteten Wohnbebauung eine allgemeine Stickstoffdioxid-Vorbelastung von 30 µg/m³ vorherrsche, zu der sich durch den bisherigen Flugverkehr eine Zusatzbelastung von 2,5 µg/m³ sowie durch den zukünftigen Flugverkehr von 3,5

$\mu\text{g}/\text{m}^3$ ergebe. Die PM10-Vorbelastung betrage im Jahresmittel $23 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Die flugverkehrsbedingte PM 10-Zusatzbelastung belaufe sich im Jahresmittel bisher auf $0,5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ und wird sich laut Gutachten zukünftig auf $0,7 \mu\text{g}/\text{m}^3$ erhöhen.

Für uns zeigen die Antworten, dass das Netz an Messstationen im Flughafenumfeld viel zu lückenhaft ist. Im Nahbereich des Köln/Bonner Flughafens müssen dringend Messstationen zur Ermittlung der Feinstaubbelastung eingerichtet werden. Aber auch im Umfeld des Düsseldorfer Flughafens sind weitere Messstellen zur Luftqualität einzurichten bzw. die Standorte der vorhandenen Messstellen zu optimie-

ren. Die Ansage der Landesregierung, dass 'im Rahmen der Messplanung 2006 geprüft werden sollte, ob eine zeitlich befristete PM 10-Messung in Abwägung mit anderen prioritären Messaufgaben durchgeführt werden kann', ist viel zu wagen. Wir fordern die Landesregierung auf, sehr bald dafür Sorge zu tragen, dass eine kontinuierliche PM10-Erfassung am Köln/Bonner Flughafen erfolgt.

Weitere Infos:

Antwort auf Kl. Anfrage (Drs. 14/1001): <http://www.landtag.nrw.de/> (Dokumente, Dokumentenarchiv)

14. Fluglärm verringert Lernfähigkeit

Bei Fluglärm lernen Kinder langsamer lesen. Das ist laut der englischen Mediziner-Fachzeitung *The Lancet* das Ergebnis einer groß angelegten Studie der Universität London. In der Studie wurden unter Leitung des Psychiaters Stephen Stansfeld über 2800 neun- bis zehnjährige Kinder aus 89 Grundschulen in der Nähe der Flughäfen Heathrow in Großbritannien, Schiphol in den Niederlanden und Barajas in Spanien untersucht. Die Forscher maßen die Lärmpegel durch Straßen- und Flugverkehr, testeten die kognitiven Fähigkeiten der Kinder und untersuchten ihre Gesundheit anhand von Fragebögen. Fluglärm hatte einen negativen Einfluss auf die Lesefähigkeit der Kinder. Nach Angaben der Forscher verzögert sich mit jedem fünf Dezibel, um die der Lärmpegel durch Flugverkehr ansteigt, der Zeitpunkt, an dem die Kinder lesen können, um bis zu zwei Monate. Straßenlärm dagegen hatte diesen Effekt nicht. Eine erhöhte Exposition sowohl mit Straßenlärm als auch mit Fluglärm ging mit verstärkten Stress-Symptomen einher und reduzierte die Lebensqualität. Die Autoren schlussfolgern, dass Schulen, die hoher Belastung an Fluglärm ausgesetzt sind, keine gesunde Erziehungsumgebung bieten.

In einem Begleitkommentar erklärte Peter Rabinowitz von der Yale University School of Medicine in New Haven in den USA laut *The Lancet*: "Die Studie von Stansfeld und Kollegen fügt sich ein in die wachsende Literatur zu den negativen Effekten von Lärm auf das Lernen. In der Nähe von Flughäfen lokalisierte Schulen sind nun besonders prüfenden Blicken ausgesetzt. In einer Studie wurden 326 deutsche Schulkinder, mit ähnlichem sozioökonomischen Status, prospektiv verfolgt, als der alte Münchner Flughafen durch den neuen internationalen ersetzt wurde. Kinder, die Schulen in der Nähe des Flughafens besuchten, verbesserten ihre Leseleistung sowie ihre kognitiven Fähigkeiten, als der Flughafen geschlossen wurde, während sich die Leseleistungen von Kindern, die in der Nähe des neuen Flughafens zur Schule gingen, verschlechterten."

Weitere Infos: <http://www.thelancet.de/artikel/780658>

http://www.rhein-main-institut.de/docs/Fluglaerm_und_Kinder.pdf

Der Newsletter "FLUGVERKEHR IN NRW" geht an viele Mailadressen. Wenn Sie jemanden kennen, der den Newsletter gerne kennen lernen möchte, teilen Sie uns bitte die Mailadresse durch eine e-Mail an Helmar.Pless@landtag.nrw.de mit.

Für Abbestellungen des Newsletter sowie Anregungen und Fragen rund um das Thema "Flugverkehr in NRW" wenden sie sich ebenfalls an Helmar Pless, Tel.: 0211/ 884-2754, Fax: 0211/ 884-3515, Email: Helmar.Pless@landtag.nrw.de.

IMPRESSUM: *Bündnis 90 / DIE GRÜNEN* im Landtag NRW, Horst Becker MdL, Platz des Landtags 1, 40221 Düsseldorf

Layout und redaktionelle Bearbeitung: Helmar Pless

V.i.S.d.P.: Horst Becker, MdL