

Ausgabe 8 / Oktober 2009

1. Editorial



Liebe Leserin,
lieber Leser,

soeben haben sich CDU, CSU und FDP im Bund auf einen Koalitionsvertrag für die nächsten Jahre geeinigt. Durchgesetzt wurden dabei allein die Lobbyinteressen der Luftverkehrswirtschaft. Die großen Verlierer sind dagegen die Umwelt, der Klimaschutz und die lärmbeeinträchtigten Menschen

rund um die Flughäfen. Es findet sich kein Bekenntnis, dass auch im Sektor Verkehr klimaschädliche Gase eingespart werden müssen. Es gibt auch keine Aussagen zum überfälligen Abbau der Steuerprivilegien des Luftverkehrs (Befreiung von der Mineralöl-, Öko- und Mehrwertsteuer). Statt dessen sollen Flughäfen „bedarfsgerecht“ ausgebaut und Nachtflugverbote ausgehebelt werden. Die angekündigte „Präzisierung im Luftverkehrsgesetz“ kann nur als Kampfansage an den Lärmschutz gewertet werden. Die künftige Politik des Bundes schwenkt damit auf den Kurs ein, den NRW bereits seit 2005 mit dem Antritt der CDU-FDP-Landesregierung erlebt: Der Schutz vor krankmachendem Fluglärm und die wachsenden Klimagefahren des Flugverkehrs interessieren nicht. Der angebliche „Jobmotor Flugverkehr“ darf keinerlei Beschränkungen unterworfen werden. Anfängliche Hoffnungen auf eine weniger an den Lobbyinteressen der Luftverkehrswirtschaft ausgerichtete Politik, die sich mancher von dem neuen Landesverkehrsminister Lutz Lienenkämper (CDU) gemacht hat, hat dieser sehr schnell enttäuscht. Immerhin hatte er im Dezember 2005 als einer von wenigen CDU-Abgeordneten dem GRÜNEN Antrag auf Rücknahme der Betriebsgenehmigung seines Vorgängers Oliver Wittke für den Düsseldorfer Flughafen zugestimmt und als Kreistagsabgeordneter des Rhein-Kreises Neuss eine Klage gegen diese Be-

triebsgenehmigung unterstützt. Nach rund acht Monaten im Amt gehört Lienenkämper zu den größten Verteidigern dieser Betriebsgenehmigung und hat gerade wieder für eine weitere Ausweitung des Flugbetriebes am Düsseldorfer Flughafen gesorgt. Deshalb muss es nun darum gehen, die GRÜNEN bei der Landtagswahl im Mai 2010 so zu stärken, dass die schwarz-gelbe Koalition im Land abgewählt wird und im Bund ihre Bundesratsmehrheit verliert.

Herzliche Grüße

Horst Becker

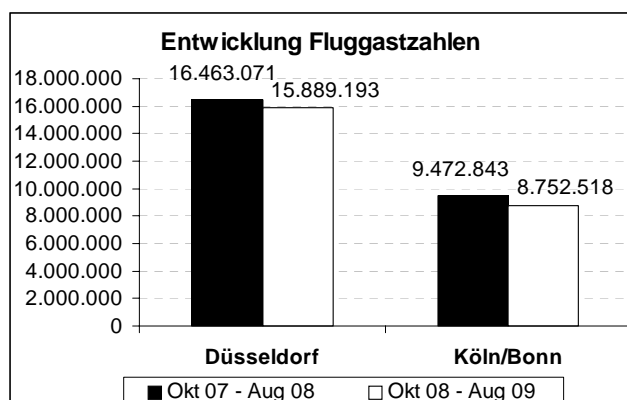
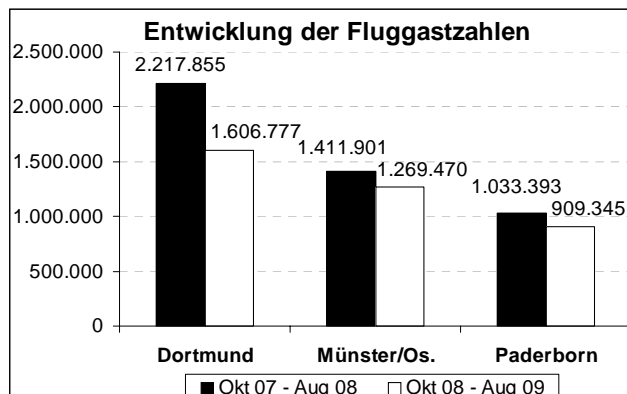
Inhalt	Seite
1. Editorial	1
2. Luftverkehr in Krise	1
3. Große Anfrage Flugverkehr	2
4. Koalitionsvertrag von CDU/CSU und FDP: Niederlage für Umwelt und Lärmschutz	3
5. Flughafenkonzept der Bundesregierung	3
6. Umsetzung Fluglärmgesetz	4
7. Flughafen Düsseldorf: Mehr Lärm durch neue Eckwerte für Sommerflugplan	4
8. Flughafen Düsseldorf: Abschreckungsgebühren für kritische Nachfragen	5
9. Flughafen Düsseldorf: fehlerhafte Lärmkartierung bei Lärminderungsplanung	5
10. Flughafen Köln/Bonn: fehlerhafte Berechnung des Lärmschutzbereiches	6
11. Flughafen Münster/Os.: Ausbau in Frage gestellt	6
12. Flughafen Münster/Osnabrück: Drohende Konkurrenz durch Flughafen Enschede	7
13. Flughafen Dortmund: Subventionsgrab ohne Ende	7
14. Flughafen Weeze: totale Abhängigkeit von Ryanair	7
15. Flugh. Paderborn: Abrutschen in rote Zahlen droht	8
16. Flugplatz Mönchengladbach: Weiterhin unsinnige Ausbauplanungen	8
17. Flughafen Essen/Mülheim: Ausdehnung Flugbetrieb erfolgreich abgewehrt	9
18. Ausbau von Schwerpunkt-Verkehrslandeplätzen	9
19. Fluglärm erzeugt auch Krebs	10

2. Luftverkehr in Krise

Angesichts der Wirtschaftskrise hat es auch an den NRW-Flughäfen in den letzten Monaten dramatische Einbrüche im Luftverkehrsaufkommen (siehe Abbil-

dungen) gegeben. So sind am Dortmunder Flughafen die Fluggastzahlen zwischen den Monaten Oktober 2008 und August 2009 Jahres verglichen mit den

Vorjahreszahlen um 27,6 Prozent zurückgegangen. Am Flughafen Münster/Osnabrück verringerten sich die Passagierzahlen im selben Zeitraum um 12 Prozent, am Flughafen Paderborn um 10,1 Prozent, am Flughafen Köln/Bonn um 7,6 Prozent und am Düsseldorfer Flughafen um 3,5 Prozent. Mit Wachstum beim Luftverkehr ist frühestens wieder im Jahr 2011 zu rechnen.



3. Große Anfrage Flugverkehr

In der großen Anfrage „Umweltfolgen des Flugverkehrs reduzieren – Anwohnerinnen und Anwohner besser schützen – Subventionierung des Flugverkehrs beenden“ haben wir die Landesregierung zu allen wichtigen ökologischen und ökonomischen Aspekten des Luftverkehrs in NRW befragt. Die Antworten auf die insgesamt 328 Fragen belegen, dass die Luftverkehrspolitik der CDU-FDP-Landesregierung einseitig an den Interessen der Luftverkehrslobby ausgerichtet ist. Die Interessen der Lärmbetroffenen werden dagegen völlig missachtet. In Ihren Antworten verharmlost die Landesregierung die besondere Umwelt- und Klimaschädlichkeit des Flugverkehrs. So beträgt der Anteil des weltweiten Flugverkehrs am Treibhauseffekt nach Angaben der Landesregierung nur 3,5 Prozent, wobei immerhin auf die Unsicherheit dieser Zahl hingewiesen wird. Die Wissenschaft hält es dagegen für möglich, dass der Flugverkehr heute bereits zu 8 Prozent für den weltweiten Klimawandel verantwortlich ist. Hierauf

Doch als gäbe es diese Krise nicht, halten die Flughäfen Münster/Osnabrück, Dortmund, Paderborn und Mönchengladbach unvermindert an ihren Ausbauplänen fest und werden dabei von der Landesregierung wie im Falle Münster/Osnabrück auch noch durch Subventionen unterstützt. Dabei ist Nordrhein-Westfalen bereits heute mit Flughäfen überversorgt. Ein weiterer Ausbau dieser Flughäfen führt zu einer Kannibalisierung der jeweiligen Standorte untereinander.

In unserem Antrag „Konsequenzen aus der Krise des Luftverkehrs ziehen - Verschwendung von öffentlichen Geldern bei NRW-Flughäfen stoppen“ fordern wir den Stopp weiterer öffentlicher Investitionen in den Flughafenausbau, damit es zu keinem unsinnigen Wettlauf um Subventionen kommt. Wir fordern eine grundlegende Überarbeitung und Neuausrichtung der NRW-Luftverkehrskonzeption. Diese Konzeption muss die Interessen der Anwohnerinnen und Anwohner mit ihren erheblichen Belastungen durch den Fluglärm im Verhältnis zu den Interessen der Wirtschaft gleichrangig behandeln und muss den Erfordernisse des Klimaschutzes sowie der Schonung der knappen öffentlichen Mittel Rechnung tragen.

Weitere Infos:

GRÜNER Antrag (Drs. 14/9426):

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

Plenardebatte am 25.06.2009 im Landtag zum GRÜNEN Antrag: <http://www.landtag.nrw.de/> (Parlament, Plenum, Plenarsitzungen, 127. Plenarsitzung)

weist sogar die Bundesregierung in ihrem Flughafenkonzept hin.

Die vom Flugverkehr verursachten Umweltkosten werden diesem nicht angelastet. So sagen auch die Flugticketpreise nicht die ökologische Wahrheit. Dies stört die Landesregierung offensichtlich jedoch nicht, wenn sie in der großen Anfrage schreibt: „Die Landesregierung befasst sich nicht systematisch mit der Sammlung und Analyse von Untersuchungen über externe Kosten des Fliegens“.

Weitere Infos:

Große Anfrage Flugverkehr (Drs. 14/9248):

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

Plenardebatte am 25.06.2009 im Landtag zum Thema: <http://www.landtag.nrw.de/> (Parlament, Plenum, Plenarsitzungen, 127. Plenarsitzung)

4. Koalitionsvertrag CDU/CSU/FDP: Niederlage für Umwelt und Lärmschutz

Folgende für den Luftverkehr relevanten Aussagen trifft die aktuelle Koalitionsvereinbarung von CDU, CSU und FDP im Bund (ausgelassen sind die Passagen zur Sicherheit und Forschung): „Die Koalition ist sich der großen Bedeutung der Luftverkehrswirtschaft für den Standort Deutschland bewusst. Wir wollen die erfolgreiche Arbeit der „Initiative Luftverkehr“ als übergreifendes Steuerungsinstrument fortsetzen und die Länder daran beteiligen. Wir werden uns für einen koordinierten, Ausbau der Flughafeninfrastruktur einsetzen. Neben einer Kapazitätsentwicklung der Flughäfen werden wir insbesondere international wettbewerbsfähige Betriebszeiten sicherstellen. Die dazu erforderliche Präzisierung im Luftverkehrsgesetz soll eine gleichberechtigte und konsequente Nachhaltigkeitsabwägung von wirtschaftlichen, betrieblichen und dem Lärmschutz geschuldeten Erfordernissen auch bei Nachtflügen sicherstellen. Die Wahrung des öffentlichen Erschließungsinteresses der Bundesrepublik Deutschland ist dabei zu gewährleisten.“

Wir werden die Realisierung des Single European Sky auf europäischer Ebene vorantreiben, um direktere Flugrouten innerhalb Europas zu ermöglichen. Die Deutsche Flugsicherung GmbH wollen wir in ihrer internationalen Wettbewerbsfähigkeit stärken, insbesondere durch eine Befreiung der Restriktionen des § 65 Absatz 3 BHO. Wir prüfen eine Kapitalprivatisierung der Deutschen Flugsicherung GmbH (DFS). Bei der Einführung des Emissionshandels für den Luftverkehr wollen wir Wettbewerbsneutralität sicherstellen. Wir werden eine effizienzsteigernde Reform der Luftverkehrsverwaltung, insbesondere im Hinblick auf ihre Organisationsform, prüfen.

Wir werden Kriterien entwickeln zur Priorisierung von Investitionsprojekten, wie gesamtwirtschaftliche Vorteilhaftigkeit, [...], Beseitigung bzw. Ertüchtigung von Engpässen, [...] für [...] Flugdreiecke.

Wir werden den Lärmschutz verbessern. Wir wollen ein einheitliches Lärmschutzkonzept und eine Anpassung sowie Harmonisierung der Berechnungsgrundlagen bei den Lärmbelastungswerten.

Das Fluglärmschutzgesetz werden wir so ändern, dass Anwohner von Militärflughäfen bei den gleichen Grenzwerten Anspruch auf Erstattung von Lärmschutzkosten haben wie an Verkehrsflughäfen.

Die Rechte von Bahnkunden und Fluggästen werden überprüft und ggf. verbessert. Die Einrichtung einer unabhängigen, übergreifenden Schlichtungsstelle für die Verkehrsträger Bus, Bahn, Flug und Schiff wird gesetzlich verankert.“

In der Summe stellen diese Vereinbarungen eine schwere Niederlage für die Umwelt, den Klimaschutz und die fluglärm betroffenen Menschen dar. Es findet sich kein Bekenntnis, dass auch im Sektor Verkehr klimaschädliche Gase eingespart werden müssen. Die Aussage, dass die Einbeziehung des Luftverkehrs in den europäischen Emissionshandel „wettbewerbsneutral“ zu erfolgen habe, kann als Angriff auf dieses erste wirksame Instrument für mehr Klimaschutz verstanden werden. Immerhin ist offen, ob und wann auch Länder wie die USA sich dieser europäischen Initiative anschließen. Es gibt auch keine Aussagen zum überfälligen Abbau der Steuerprivilegien des Luftverkehrs (Einführung von Kerosinsteuer, Abschaffung der Mehrwertsteuerbefreiung bei internationalen Flügen). Regelrecht empörend ist die angekündigte „Präzisierung im Luftverkehrsgesetz“ um „wettbewerbsfähige Betriebszeiten sicherzustellen“. Im Klartext heißt dies nichts anderes als eine weitgehende Aufhebung von Nachtflugverboten und Betriebsbeschränkungen – auf Kosten der Gesundheit von Millionen von Menschen im Umfeld der Flughäfen. Aber auch sonst sind die Aussagen zum Lärmschutz enttäuschend. Ein wirksames Gesamt-Verkehrslärmschutzgesetz wird es nicht geben. Lediglich die Herabsetzung der Lärmwerte von militärischen Flugplätzen auf die Werte ziviler Flugplätze beim Fluglärmschutzgesetz ist ein kleiner Schritt in die richtige Richtung.

Weitere Infos:

Koalitionsvertrag von CDU/CSU und FDP im Bund:
<http://www.cdu.de/>

5. Flughafenkonzept der Bundesregierung

Die alte Bundesregierung hat am 27.05.2009 das vom Bundesverkehrsministerium vorgelegte Flughafenkonzept 2009 beschlossen. Das Flughafenkonzept der Bundesregierung liefert allerdings nach wie vor keine zufrieden stellenden Antworten für die von

Fluglärm belasteten Bürgerinnen und Bürger. Die Großflughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn sollen „bedarfsgerecht weiterentwickelt“ werden, obwohl die gesundheitliche Belastung der Anwohnerinnen und Anwohner durch Fluglärm bereits heute ein unzu-

mutbares Maß überschritten hat. Für den Flughafen Düsseldorf hält die Bundesregierung sogar eine Weiterentwicklung zu einem sog. Hub (Drehkreuz) wie die Flughäfen Frankfurt und München für möglich. Außerdem setzt das Flughafenkonzept auf eine weitere Ausweitung des Nachtflugverkehrs für die Fracht.

Immerhin stellt das Flughafenkonzept des Bundes aber auch klar, dass Ausbaumaßnahmen zu keinen dauerhaften Betriebssubventionen führen dürfen und dass es zu einer besseren Abstimmung der Ausbauplanungen zwischen den Bundesländern kommen muss. Die Landesregierung bleibt hinter diesem Anspruch weit zurück, indem es den Ausbau der regionalen Flughäfen in NRW ohne Rücksicht auf die

Wirtschaftlichkeit sowie die Planungen anderer Länder fördert. Nimmt man die Aussagen des Konzeptes ernst, dann darf es keinen Ausbau der Flughäfen Dortmund, Münster/Osnabrück und Mönchengladbach geben. Doch am Ende bleibt auch das Flughafenkonzept nur heiße Luft, da es lediglich einen „raumordnerischen Beitrag des Bundes“ ohne konkrete Durchgriffsrechte auf die Bundesländer darstellt.

Weitere Infos:

Flughafenkonzept der Bundesregierung:
http://www.bmvbs.de/Anlage/original_1078296/Flughafenkonzept-der-Bundesregierung.pdf

6. Umsetzung Fluglärmgesetz

Das Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm (Fluglärmschutzgesetz) vom 31.10.2007 legt für die Umgebung der größeren zivilen und militärischen Flugplätze bauliche Schallschutzanforderungen fest. Das Gesetz regelt im wesentlichen lediglich die Finanzierung von Schallschutzmaßnahmen bei fluglärmbeeinträchtigten Gebäuden und die Beschränkung der Besiedlung im Flughafenumfeld. In Nordrhein-Westfalen betrifft das Fluglärmschutzgesetz die Flughäfen Dortmund, Düsseldorf, Köln/Bonn, Münster/Osnabrück und Paderborn/Lippstadt, die Militärflugplätze Geilenkirchen-Teveren und Nörvenich sowie den Verkehrslandeplatz Mönchengladbach. Das Fluglärmschutzgesetz macht die Vorgabe, dass bis spätestens Ende 2009 die Lärmschutzbereiche an diesen Flugplätzen durch eine Rechtsverordnung der Landesregierung festgelegt werden müssen. Aktuell ist jedoch fraglich, ob dieser Zeitplan eingehalten wird. Zur Umsetzung des Fluglärmschutzgesetzes fehlt noch die Verabschiedung der Verordnung über die Außenwohnbereichsentschädigung beim Neu- oder Ausbau von Flughäfen. Bereits verabschiedet wurden die Erste Verordnung zur Durchführung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm (1. FlugLSV), die die Einzelheiten der Datenerfassung und des Berechnungsverfahrens für die Festsetzung von Lärmschutzbereichen regelt und die 2. FlugLSV, die sog. Schallschutzmaßnahmenverordnung. Diese Verordnung definiert die An-

forderungen an die Qualität des baulichen Schallschutzes von Wohnungen und schutzbedürftigen Einrichtungen (Krankenhäuser, Altenheime oder Schulen) im Lärmschutzbereich und regelt Art und Umfang der erstattungsfähigen, vom Flugplatzbetreiber zu übernehmenden Aufwendungen für Schallschutzmaßnahmen. Wir GRÜNE und die Umweltverbände haben diese Verordnung scharf kritisiert. Ein grundsätzlicher Fehler dieser Verordnung liegt darin, dass eine Bestimmung des erforderlichen Schallschutzes an den nicht hörbaren Mittelungspegeln erfolgt. Eine Festlegung von notwendigem baulichem Schallschutz muss jedoch an den hörbaren Maximalpegeln, gegen die er ja schützen muss, erfolgen. Damit wird durch die Verordnung nur gegen diejenigen Maximalpegel ausreichend (und teilweise auch zu viel) geschützt, die Pegelwerte gleich oder unter dem Zahlenwert des verwendeten Mittelungspegels haben, während alle darüber liegenden Pegel zu unzumutbar hohen Innenpegeln führen.

Weitere Infos:

Ausführliche Kritik der GRÜNEN Bundestagsfraktion an der Schallschutzverordnung: http://www.gruene-bundes-tag.de/cms/archiv/dok/289/289964.schutz_vor Fluglaerm_wird_ausgehohlet.html

7. Flugh. Düsseldorf: Mehr Lärm durch neue Eckwerte für Sommerflugplan

Am 13.10.2009 erteilte das NRW-Verkehrsministerium eine Genehmigung, wonach mit Beginn des Sommerflugplans am 28.03.2010 am Düsseldorfer Flughafen im Einbahnbetrieb maximal 43 statt der bisherigen 40 Starts und Landungen pro Stunde koordiniert werden dürfen. Durch diese Genehmigung sind rund 12 Prozent mehr Flüge pro Stunde erlaubt als vor der ersten Ausweitung der Betriebsgenehmigung durch den damaligen Verkehrs-

minister Oliver Wittke (CDU) im Jahr 2005, als maximal 38 Flugbewegungen pro Stunde im Einbahnbetrieb koordiniert werden durften. Diese Genehmigung zeigt, dass sich auch Verkehrsminister Lutz Lienenkämper (CDU), wie sein Vorgänger Oliver Wittke, ausschließlich an den Interessen des Düsseldorfer Flughafens sowie der Fluggesellschaften ausrichtet und die berechtigten Interessen Tausender Anwohnerinnen und Anwohner mit Füßen tritt. Damit wird

der Angerlandvergleich immer weiter ausgehöhlt. Die massiven Verspätungen von Flügen in den Nachtstunden werden durch diese Entscheidung erneut und noch mehr zunehmen. Die Zeche dafür zahlen die Anwohnerinnen und Anwohner rund um den Düsseldorf Flughafen, die einem immer höheren Lärm und immer stärker werdenden gesundheitsgefährdenden Belästigungen ausgesetzt werden.

Die Landesregierung stützt ihre Genehmigung auf einen Probetrieb, der angeblich nachgewiesen hat, dass eine Anhebung der Stundeneckwerte auf bis zu 43 keine nennenswerten Verspätungen hervorruft. Der Verein *Bürger gegen Fluglärm* kommt dagegen in einer Auswertung derselben Daten zu einem ganz anderen Ergebnis. Die Analyse des Vereins ergab, dass maximal 10% aller Stunden den Nachweis brachten, dass mehr als 40 Flugbewegungen pro Stunde ohne Verzögerungsanstieg (über 8 Minuten, international üblich sind 4 Minuten) möglich sind. Ab 37 Flugbewegungen pro Stunde stiegen in den meis-

ten Fällen die Verzögerungen auf 20 Minuten und mehr an. Die sog. Einbahnkapazität liegt demnach bei 37 Flugbewegungen pro Stunden, was auch vier Gutachten, davon drei im Auftrag des Flughafens, in der Vergangenheit festgestellt haben.

Wir hatten bereits im Juni 2008 den Probetrieb zum Gegenstand einer Plenardebatte gemacht und die sofortige Einstellung dieses Probetriebes beantragt.

Weitere Infos:

Webseite der Bürger gegen Fluglärm („News“):

<http://www.buergergegenfluglaerm.de>

GRÜNER Antrag zum Probetrieb (Drs. 14/6858):

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

Plenardebatte am 04.06.2008 im Landtag zum Thema: <http://www.landtag.nrw.de/> (Parlament, Plenum, Plenarsitzungen, 92. Plenarsitzung)

8. Flughafen Düsseldorf: Abschreckungsgebühren für kritische Nachfragen

Seit neuestem sollen Bürgerinnen und Bürger Gebühren zahlen, die von der Bezirksregierung Düsseldorf Auskünfte darüber verlangen, aus welchen genauen Gründen ein bestimmtes Flugzeug außerhalb der eigentlich zulässigen Zeit während der Nacht am Flughafen Düsseldorf gestartet oder gelandet ist. In der Vergangenheit hat die Bezirksregierung solche einfachen Auskünfte ohne derartige Gebühren erteilt. Offensichtlich sollen dadurch kritische Fragen der Lärmbetroffenen unterbunden werden. Damit verstößt die Bezirksregierung jedoch gegen das Informationsfreiheitsgesetz NRW sowie das Umweltinformationsgesetz, wonach eine einfache schriftliche

Auskunft gebührenfrei sein soll. Wir haben dazu eine kleine Anfrage an die Landesregierung gerichtet. Außerdem werden wir von nun an so lange kleine Anfragen an die Landesregierung zur Aufklärung der Verspätungsgründe einzelner Flugzeuge richten, bis die Bezirksregierung wieder zur alten Praxis der kostenfreien Auskunftserteilung zurückkehrt.

Weitere Infos:

Kleine Anfrage (Drs. 14/9962):

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

9. Flug. Düsseld.: fehlerhafte Lärmkartierung bei Lärminderungsplanung

Die Fluglärmkarten für den Düsseldorfer Flughafen gemäß der EU-Umgebungslärmrichtlinie sind offensichtlich falsch und müssen umgehend neu berechnet werden. Das zeigt die Antwort auf unsere kleine Anfrage zu diesem Thema. So hat der Rater Fluglärmexperte Hans Joachim Beckers nachgewiesen, dass beispielsweise die Anflugstrecken mit Gegenflugverfahren (Transition) und alle Hubschrauberbewegungen keinen Eingang in die Berechnungen der Lärmkarten für den Flughafen Düsseldorf gefunden haben.

Die Lärmkarten bilden die Grundlage für die gesetzlich vorgesehene Lärminderungsplanung der Kommunen rund um den Flughafen Düsseldorf. Die Lärmaktionspläne für den Fluglärm hätten eigentlich bis zum 18. Juli 2008 (!) vorliegen müssen. Damit es hierbei zu keinen Fehlplanungen kommt, ist eine dringende Überarbeitung der Lärmkarten erforderlich.

Es ist unverantwortlich, wie die Landesregierung über die begründeten Zweifel von Hans Joachim Beckers an der Richtigkeit der Eingangsdaten für die Berechnung der Lärmkarten hinweg geht. Skandalös ist auch die Geheimniskrämerei von Umweltminister Eckhard Uhlenberg (CDU) bei den Fluglärmkarten. Der Flughafen ist gesetzlich gezwungen, die notwendigen Daten zur Berechnung der Lärmkarten an das Umweltministerium zu melden. Damit verfügt das Ministerium über diese Daten und muss sie auch gemäß dem Umweltinformationsgesetz an interessierte Bürgerinnen und Bürger herausgeben.

Weitere Infos:

Kleine Anfrage (Drs. 14/9666):

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

10. Flughafen Köln/Bonn: fehlerhafte Berechnung des Lärmschutzbereiches

Bis zum Ende des Jahres 2009 muss gemäß dem neuen Fluglärmschutzgesetz der Lärmschutzbereich am Flughafen Köln/Bonn vom NRW-Umweltministerium neu berechnet und festgesetzt werden. Der Lärmschutzbereich definiert den Bereich, in dem der Flughafen lärmbeeinträchtigten Hausbesitzerinnen und Hausbesitzern Kosten für Schallschutzmaßnahmen finanzieren muss und in dem Baubeschränkungen herrschen. Entscheidend für die Größe des Lärmschutzbereiches sind die Eingangsdaten aus dem Datenerfassungssystem (DES), das der Flughafen Köln/Bonn dem Umweltministerium zur Verfügung stellen muss. Bei Sichtung dieser Eingangsdaten konnten wir nachweisen, dass der Flughafen offensichtlich den Lärm der besonders lauten MD-11 dadurch herunterrechnet, dass er von zu wenig Flügen der MD-11 während der Nacht ausgeht. Der Flughafen legt nicht offen, von wie viel Flügen

mit diesem Flugzeug er in den Jahren bis 2019 ausgeht. Das ist aber aus mehreren Gründen unbedingt notwendig. Die Firma FedEx, die in den nächsten Jahren nach der Verlagerung von Frankfurt nach Köln/Bonn immer mehr Frachtflüge von hier abwickelt, fliegt hauptsächlich mit der MD-11. Der Flughafen legt in seiner Berechnung für das Prognosejahr 2017 gerade einmal rund 2400 nächtliche Flüge pro Jahr zu Grunde, nur unwesentlich mehr als 2007. Dabei will FedEx in den nächsten Jahren mindestens 120 Flüge pro Woche über Köln/Bonn abwickeln. Selbst wenn davon nur 20%, also 24 Flüge pro Woche nächtliche Flugbewegungen mit der MD-11 wären, liegen alleine diese Flugbewegungen im Jahr schon über 1.200. Zusammen mit den heutigen Flugbewegungen von UPS, die wegen der Wirtschaftskrise zurückgegangen sind, liegt dies schon über den Prognosezahlen des Flughafens.

11. Flughafen Münster/Osnabrück: Ausbau in Frage gestellt

Die 60 Mio. Euro teure Verlängerung der Start- und Landebahn von 2.170 m auf 3.000 m am Flughafen Münster/Osnabrück wird immer fraglicher. Die Fluggastzahlen am Flughafen Münster/Osnabrück verharren seit Jahren bei rund 1,6 Mio. Passagieren. Im Zeitraum zwischen Oktober 2008 und August 2009 gab es sogar einen Einbruch bei den Passagierzahlen um 12 Prozent verglichen mit den Vorjahreszahlen. Der Flughafen steckt seit Jahren in den roten Zahlen. Das Defizit des Jahres 2008 betrug 4 Mio. Euro. Einschließlich der Verluste aus den Vorjahren beläuft sich das kumulierte Defizit des Flughafens inzwischen auf fast 15 Mio. Euro. Auch in den Jahren 2009 und 2010 rechnet die Flughafengesellschaft mit Verlusten. Nach Angaben der Gesellschaft haben die Schulden des Flughafens inzwischen eine Höhe von fast 100 Mio. Euro erreicht. Vor diesem Hintergrund haben sich im Juli 2009 alle GRÜNEN Fraktionen in den Kreistagen und Räten der Gesellschafter des Flughafens in einem gemeinsamen Memorandum gegen einen Ausbau gewendet.

Nun musste der Flughafen und das NRW-Verkehrsministerium auch noch eine Schlappe vor dem Bundesverwaltungsgericht einstecken. Das Gericht stellte am 09.07.2009 in einem vom Naturschutzbund Deutschland angestrebten Klageverfahren fest, dass dem Ausbauvorhaben am Flughafen

Münster/Osnabrück völlig unzulängliche und unrealistische Prognosen zu Grunde gelegt wurden. Jedenfalls reichten dem Bundesverwaltungsgericht die vorgelegten Zahlen nicht aus, um eine Ausnahme vom strengen europäischen Artenschutz zu gestatten. Wenn nun im Rahmen der erneuten gerichtlichen Überprüfung des Flughafen-Ausbaus beim Oberverwaltungsgericht Münster neue Prognosen erstellt werden müssen, dann kann das Ergebnis eigentlich nur sein: Für diesen Ausbau gibt es keinen Bedarf. Die geplanten Investitionen in die Start- und Landebahnverlängerung werden angesichts der fehlenden Wirtschaftlichkeit sogar zur Existenzbedrohung für das Unternehmen. Die kommunalen Anteilseigner des Flughafens und das Land NRW sollten deshalb nun schnell die Notbremse ziehen und sich von dem Ausbauvorhaben verabschieden.

Weitere Infos:

Stellungnahmen des NABU zum Thema:

<http://nrw.nabu.de/themen/verkehr/flugverkehr/index.html>

Urteilsbegründung BVerwG (Az. BVerwG 4 C 12.07):
<http://www.bundesverwaltungsgericht.de/media/archiv/7896.pdf>

12. Flughafen Münster/Os.: Drohende Konkurrenz durch Flugh. Enschede

Eine neue Bedrohung für die wirtschaftliche Existenz des Flughafens Münster/Osnabrück erwächst derzeit aus dem nur ca. 60 km entfernt liegenden Enschede (Niederlande). Dort wollen die niederländische Regierung, die Stadt Enschede und die Provinz Overijssel den ehemaligen Militärflugplatz Twente zu einem zivilen Regionalflughafen umbauen. Dort gibt es bereits eine 3.000 Meter lange Startbahn. 30 Mio. Euro Anfangsinvestitionen werden dennoch benötigt.

Die GRÜNEN kritisieren diese Umwandlung in einen Zivilflughafen gleichermaßen wie den Ausbau des Flughafens Münster/Osnabrück: „Ökologisch und

verkehrspolitisch sind die vielen Regionalflughäfen eine Katastrophe, wirtschaftlich sind sie nachhaltige Verlustbringer“, erklärte Hery Klas, Fraktionsvorsitzender der GRÜNEN im Rat der Stadt Münster die Position seiner Fraktion. Die verkehrs- und umweltpolitisch richtige Lösung liegt für die Grünen statt dessen in einem Ausbau der grenzüberschreitenden Bahnlinien. Eine Zusammenarbeit der grünen Politikerinnen und Politiker im Kommunalverband Euregio (50 Kommunen beiderseits der Grenze) mit diesem Ziel wird zurzeit vorbereitet.

13. Flughafen Dortmund: Subventionsgrab ohne Ende

Der Dortmunder Flughafen hat in den letzten sieben Jahren ca. 150 Mio. Euro Defizite zu Lasten der Dortmunder Stadtwerke, der für die Verluste aufkommen muss, angehäuft. Setzt man die Verluste des Flughafens aus dem Jahr 2008 in Höhe von rund 20,6 Mio. Euro ins Verhältnis zu den rund 2,3 Millionen Fluggästen, die im Jahr 2008 den Flughafen nutzten, dann wurde jeder Fluggast mit ca. 9 Euro von den Dortmunder Stadtwerken bezuschusst. Eine Besserung ist angesichts der Rückgänge bei den Flugbewegungen und Fluggastzahlen nicht in Sicht. Die Dortmunder Flughafengesellschaft rechnet für dieses Jahr nur noch mit 1,7 Millionen Passagieren gegenüber rund 2,3 Millionen im Vorjahr. Laut *Rheinischer Post* vom 8.4.2009 erwartet der Flughafen selbst ein Verlust von 25 Mio. Euro für das Jahr 2009. Stimmen diese Zahlen, dann wurde im Jahr 2009 jeder Fluggast mit ca. 15 Euro von den Dortmunder Stadtwerken bezuschusst. Dennoch verfolgt der Flughafen unbeirrt seine Ausbaupläne einer Verlängerung der Start- und Landebahn von derzeit 2.000 Meter auf 2.300 oder sogar 2.800 Meter. Die Investitionskosten hierfür würden je nach Ausbaulänge 72 bis 132 Mio. Euro betragen.

Der Dortmunder Flughafen hat sich in eine fatale Abhängigkeit der britischen Billigfluggesellschaft easyJet begeben. Da easyJet nicht die höheren Preise aus der alten Entgeltordnung aus dem Jahr 2000 ak-

zeptierte, wurde vom Flughafen im Jahr 2004 eine Förderregelung ("NERES") geschaffen, die auf easyJet zugeschnitten war. Danach werden Airlines, welche den Flugbetrieb am Dortmunder Flughafen neu aufnehmen oder welche zusätzliche Umläufe auf einer bestehenden Verbindung anbieten, großzügige Preisnachlässe beim Flughafennutzungsentgelt, Marketingbeiträge und volumenabhängige Rabatte gewährt. Diese Regelung, die im Sommer 2009 auslief, ist derzeit Gegenstand einer beihilferechtlichen Überprüfung der EU-Kommission. Die extremen Preisreduzierungen gegenüber der genehmigten alten Entgeltordnung sind der Grund für die massiven Defizite. Nach eigenen Prognosen benötigt der Flughafen mindestens 5 Mio. Passagiere, um mit Billigairlines ein ausgeglichenes Ergebnis erzielen zu können.

Ein weiterer Ausbau würde den Flughafen noch tiefer in die Verschuldung reißen. Ein Ausbau widerspricht auch dem Flughafenkonzept der Bundesregierung, nach dem Ausbaumaßnahmen grundsätzlich nicht zu dauerhaften Betriebssubventionen führen sollen. Auch die vom Aufsichtsrat des Flughafens beschlossene neue Entgeltordnung 'Neo' als Nachfolge von 'NERES', die auf massive Preisnachlässen für EasyJet setzt, ist nicht geeignet, den riesigen Subventionsbedarf am Flughafen Dortmund zu beenden.

14. Flughafen Weeze: In totaler Abhängigkeit von Ryanair

Als einziger Flughafen in NRW kann der Flughafen Weeze in diesem Krisenjahr ein Wachstum vorzeigen. Nach 1,5 Mio. Passagieren im vergangenen Jahr, rechnet der Flughafen nun mit rund 2,3 Mio. Fluggästen für das Jahr 2009. Die Schattenseite ist jedoch eine totale Abhängigkeit vom Billigflieger Ryanair, der beherrschender Anbieter am Flughafen ist (ca. 95 % Ryanair-Anteile bei Abflügen). Eine solche Abhängigkeit von einer Fluggesellschaft macht den Flughafen sowie die Genehmigungsbehörden stark

erpressbar. Dies zeigte sich vor kurzem erst bei der Auseinandersetzung um eine neue Betriebsgenehmigung für den Flughafen. Ryanair hatte am 22. April 2009 mit einem Abzug vom Flughafen Weeze gedroht, wenn nicht innerhalb kürzester Zeit die Folgen eines Gerichtsbeschlusses des Oberverwaltungsgerichtes Münster mit Einschränkungen beim Nachtflug beseitigt würden. Laut dem Beschluss des Gerichtes, muss sich der reguläre Flugbetrieb am Airport auf die Zeit von 6.00 bis 22.00 Uhr beschränken. Die Ma-

schinen der am Flughafen Niederrhein ansässigen Fluglinien (sog. Home Base Carrier) dürfen laut OVG nur noch bis 23.00 Uhr landen. Bereits am 1. Mai 2009 (!) wurde von der Bezirksregierung Düsseldorf eine ergänzte Betriebsgenehmigung für den Flughafen Weeze vorgelegt und damit der Beschluss des Gerichtes aufgehoben. Dabei wurde den Wünschen von Ryanair zu Lasten der Lärmbetroffenen weitgehend entsprochen, der Inhalt des Gerichtsbeschlusses aber auf den Kopf gestellt. Die Ergänzung der Betriebsgenehmigung für den Airport Weeze vom 1. Mai sieht nun vor, dass Bonuslisten-Flugzeuge von Home-Carriern zwischen 06.00 Uhr und 23.00 Uhr starten und von 06.00 Uhr bis 23.30 Uhr landen dürfen, jeweils mit 30 Min. Verspätungstoleranz. Damit billigt die Bezirksregierung dem Flughafen eine halbe Stunde längere Nachtflugzeit bei den Landungen und sogar eine ganze Stunde längere Nachtflugzeit bei den Starts zu. Faktisch hat sich die Bezirksregierung Düsseldorf damit zum Handlanger von Ryanair gemacht und sich der Erpressungsstrategie von Ryanair gebeugt.

Die Bezirksregierung riskiert sehenden Auges eine erneute Niederlage vor Gericht. Sie hat eine Abwägung nach Recht und Gesetz durch willkürliches Handeln nach Gutsherrenart ersetzt und dem politischen Druck der Landesregierung, namentlich von Finanzminister Helmut Linssen (CDU), nachgegeben. Wir fordern deshalb, dass die Änderung der Betriebsgenehmigung vom 1. Mai zurückgenommen wird und eine neue Betriebsgenehmigung erlassen wird, die den Schutzinteressen der Lärmbetroffenen wirklich Rechnung trägt und die Vorgaben der obersten Rechtsprechung Folge leistet. Wir haben diesen Vorgang am 06.05.2009 zum Gegenstand einer mündlichen Anfrage im Parlament gemacht. Die Antworten der Landesregierung können im Plenarprotokoll nachgelesen werden:

<http://www.landtag.nrw.de/> (Parlament, Plenum, Plenarsitzungen, 122. Plenarsitzung vom 06.05.2009, Fragestunde, Seite 14142 ff.)

15. Flughafen Paderborn: Abrutschen in die roten Zahlen droht

Der Flughafen Paderborn/Lippstadt hat seit dem Jahr 2005 (1.343.000 Passagiere) einen kontinuierlichen Rückgang bei den Fluggastzahlen zu verzeichnen. Im Jahr 2008 nutzten 1.137.000 Passagiere den Flughafen. Der Rückgang bei den Fluggästen in der Zeit zwischen Oktober 2008 bis August 2009 lag bei 10,1 % verglichen mit dem selben Zeitraum ein Jahr davor. Angesichts der Ausbauplanungen an den Flughäfen Münster/Osnabrück, Dortmund und Kassel-Calden wird sich die Wettbewerbssituation für den Paderborner Flughafen in den nächsten Jahren nochmals verschärfen. Besonders bedrohlich ist dabei der geplante Ausbau des nur rund 60 Kilometer entfernten Flugplatzes Kassel-Calden. Die CDU-FDP-geführte hessische Landesregierung hat in ihrem Koalitionsvertrag vom 30.1.2009 beschlossen, den Flugplatz zu einem „leistungsfähigen Regional-

flughafen für den Geschäftsreise-, Touristik- und Frachtverkehr“ auszubauen. Die geschätzten Kosten dafür belaufen sich auf ca. 150 Mio. Euro; Geld, das wieder einmal allein die Steuerzahlerinnen und Steuerzahler aufbringen müssen, weil sich für diese Investition kein privates Geld mobilisieren lässt. Weitere Probleme kommen auf den Flughafen Paderborn, der derzeit noch Gewinne macht, wegen der starken Abhängigkeit vom Hauptnutzer Air Berlin zu. Über 80 Prozent der Flugverbindungen im Bereich des Linien- und Charterflugverkehrs am Flughafen Paderborn werden von Air Berlin angeboten. Aber Air Berlin befindet sich in einer wirtschaftlichen Krise und musste bereits mit einer Reduzierung des Angebotes am Flughafen Paderborn darauf reagieren. Auch Lufthansa hat im Sommer 2009 Flüge am Paderborner Flughafen gestrichen.

16. Flugplatz Mönchengladbach: Weiterhin unsinnige Ausbauplanungen

Der Verkehrslandeplatz Mönchengladbach schreibt seit Jahrzehnten tiefrote Zahlen. Betrugten die Defizite des Gladbacher Airports in den 80er Jahren noch 5 Millionen DM jährlich, so lagen sie in den letzten Jahren kontinuierlich bei rund 5 Millionen Euro pro Jahr. Anfang 2008 scheiterte der Flughafen nach fünfjähriger Dauer des Antragsverfahrens mit seinem Antrag für eine Startbahnverlängerung auf 2.400 m. Das Verfahren, das 350.000 Euro gekostet hat, wurde wegen eines nicht nachgewiesenen Bedarfs von der Bezirksregierung Düsseldorf beendet. Ende 2008 haben der Aufsichtsrat und die Gesellschafterversammlung des Flughafens beschlossen, erneut einen Antrag auf Verlängerung der Start- und Landebahn von 1.200 Meter auf 1.850 Meter und den Bau weite-

rer Hallen sowie eines neuen Terminalgebäudes zu stellen. Ziel ist es, den Flugplatz zur „ersten Adresse für Business Aviation“ zu machen. Bei der Bezirksregierung Düsseldorf soll dazu in naher Zukunft ein Planfeststellungsverfahren beantragt werden. Mit ersten schwarzen Zahlen rechnen die Gesellschafter laut Darstellung des *Wirtschaftsblattes Niederrhein* (Ausgabe 2/2009) frühestens in zehn Jahren. Aus unserer Sicht bedeutet der neuerliche Anlauf für eine Verlängerung der Start- und Landebahn nichts anderes als die Reaktivierung des 2008 im Planfeststellungsverfahren an mangelndem Bedarf gescheiterten Ausbauziels. Ein derartiger Ausbau würde an der chronisch defizitären Lage des Flugplatzes nichts ändern. Vielmehr würde der Flugplatz in den nächs-

ten Jahren zu Lasten der öffentlichen Hand noch tiefer in die roten Zahlen rutschen. Ein Ausbau widerspricht auch dem Flughafenkonzept der Bundesre-

gierung, nach dem Ausbaumaßnahmen grundsätzlich nicht zu dauerhaften Betriebssubventionen führen sollen.

17. Flugh. Essen/Mülheim: Ausdehnung Flugbetrieb erfolgreich abgewehrt

Am Flughafen Essen/Mülheim gab es seitens der Geschäftsführung in den letzten Monaten stetige Bemühungen, den Geschäftsbetrieb auszuweiten. Dies konnte jedoch nicht zuletzt durch das starke Engagement von GRÜNEN und Bürgerinitiativen abgewehrt werden. So sorgten im Sommer 2008 die Pläne der Firma WDL, einen Wartungsbetrieb für große Düsenflugzeuge am Flughafen Essen/Mülheim einzurichten, für große Empörung. WDL wollte eine Flugzeughalle am Flughafen bauen, um Flugzeuge wie den Airbus A 320 (ca. 50 Tonnen schwer) und der vierstrahlige Maschinen vom Typ BAe-146 (ca. 22 Tonnen schwer) zu warten. Aufgrund der massiven Proteste gegen diese Pläne hat sich die Fa. WDL inzwischen von diesem Vorhaben wieder verabschiedet.

Am 12.11.2008 wurde die Studie „Strategische Entwicklung und regionalökonomische Perspektive für einen Business Airport Essen/Mülheim“ veröffentlicht, die Prof. Richard Klophaus von der Fachhochschule Trier im Auftrag der regionalen Wirtschaftsförderungsgesellschaft für die Metropole Ruhr und der Flughafengesellschaft Essen/Mülheim erstellt hat. In dem Gutachten wird behauptet, dass der Flughafen

durch die Zulassung kleiner Düsenflugzeuge in die schwarze Zahlen komme und über 1.500 direkte und indirekte Arbeitsplätze schaffe. Aus unserer Sicht handelt es sich um ein reines Gefälligkeitsgutachten. Das Gutachten verkennt die nackten ökonomischen Realitäten. Regionalflughäfen mit einem Aufkommen unter 2 Mio. Passagieren pro Jahr schreiben auf Dauer rote Zahlen, wie die Deutsche Bank unlängst analysiert hat.

Auch die Pläne, den Bebauungsplan am Flughafen zugunsten der Ansiedlung von flugaffinem Gewerbe zu ändern, mussten aufgrund heftiger Proteste aus der Bürgerschaft sowie einem eindeutigen Votum des Rates der Stadt Essen dagegen wieder aufgegeben werden. Inzwischen laufen in der Stadt Essen Koalitionsverhandlungen zwischen SPD und GRÜNEN für eine künftige Zusammenarbeit im Rat. Eine wichtige Forderung der GRÜNEN dabei: schnellstmögliche Schließung und Abwicklung des Flughafens, um die Anwohnerinnen und Anwohner vor Lärm zu schützen und die Zuschüsse der Stadt für den defizitären Flughafen (Anteilseigner: Land NRW, Stadt Essen und Stadt Mülheim/Ruhr zu jeweils einem Drittel) einzusparen.

18. Ausbau von Schwerpunkt-Verkehrslandeplätzen in NRW

In der NRW-Luftverkehrskonzeption 2010 aus dem Jahr 2000 wird die Verlängerung der Start- und Landebahnen an den sog. Schwerpunkt-Verkehrslandeplätzen Aachen-Merzbrück, Arnsberg, Bielefeld-Windelsbleiche, Bonn-Hangelar, Dinslaken-Schwarze Heide, Marl-Loemühle, Meschede-Schüren, Münster-Telgte, Porta Westfalica und Stadtlohn-Wenningfeld unter Berufung auf die JAR-OPS 1-Sicherheitsvorschriften gefordert. Die JAR-OPS 1-Bestimmungen beziehen sich nur auf Flugzeuge mit bis zu 5,7 t höchstzulässiger Startmasse und mit nicht mehr als neun Fluggastsitzen im gewerblichen Verkehr (sog. Taxiluftverkehr). Nach diesen Vorschriften müssen Flugplätze mit Taxiluftverkehr seit Anfang 2005 über Start- und Landebahnen mit einer Gesamtlänge zwischen 1200 m und 1400 m verfügen, um zusätzliche Sicherheitsfaktoren von 1,25 für die Startrollstrecke und von 1,43 für die Landestrecke zu gewährleisten. Unsere große Anfrage zum Flugverkehr gibt einen guten Überblick über die Entwicklung bei den Schwerpunkt-Verkehrslandeplätzen für den Geschäftsreiseverkehr in NRW. Demnach wurde bislang nur am Bielefelder Flugplatz die Anpassung an die JAR-OPS-Vorschriften realisiert. Die Flugplätze Meschede-Schüren und Münster-Telgte haben

sich definitiv gegen eine Verlängerung der Start- und Landebahn im Sinne dieser Vorschriften entschieden. An den Flugplätzen Stadtlohn-Vreden und Dinslaken-Schwarze-Heide wurde mit den Anpassungen nach JAR-OPS 1 bereits im Jahr 2009 begonnen. Dabei sollen am Flugplatz Stadtlohn für rund 7,6 Mio. Euro die Start- und Landebahn von 980 auf 1.800 Meter und am Flugplatz Schwarze Heide für rund 6,4 Mio. Euro die Start- und Landebahn von 900 auf 1.500 Meter verlängert werden. In beiden Fällen werden die Ausbaumaßnahmen jeweils zur Hälfte durch das Land NRW finanziert. Beim Flugplatz Schwarze Heide muss man von einer reinen Angebotsplanung sprechen. Selbst die Bezirksregierung Düsseldorf stellte fest, dass es derzeit keinen "marktbedingten, auf konkreten Nachfragen gestützten Bedarf" gibt. Die von der Flugplatzgesellschaft aufgestellten Prognosen zur wirtschaftlichen Entwicklung des Verkehrslandeplatzes Schwarze Heide hat die Bezirksregierung als zu hoch gegriffen zurückgewiesen. Schizophrenerweise hat sie den Ausbau dennoch genehmigt, wobei sie ihn alleine wegen der Verbesserung der Sicherheit genehmigt.

Bei den Flugplätzen Aachen-Merzbrück, Arnsberg, Bonn-Hangelar, Marl-Loemühle und Porta Westfalica

geht die Landesregierung davon aus, dass entsprechende Anpassungen weiterhin geplant sind. Das Land hat zu diesem Zweck im Entwurf des Haushaltes 2010 3,2 Mio. Euro an Landesmitteln zur Zuschussung entsprechender Ausbaumaßnahmen vorgesehen. Die gleiche Summe hat das Land auch im Haushaltsplan 2009 eingestellt. Allerdings gibt es an den meisten dieser Flugplätze überhaupt keinen Bedarf für einen solchen Ausbau. So findet derzeit nach Angaben der Landesregierung an den Flugplätzen Arnsberg und Porta Westfalica überhaupt kein Taxi-Luftverkehr statt. Am Flugplatz Aachen-Merzbrück hat es in den Jahren 2002 bis 2008 im Durchschnitt nur 34 Flugbewegungen mit Taxi-Flugzeugen gegeben. Am Flugplatz Marl-Loemühle wurden im Jahr 2007 (neuere Angaben nicht verfügbar) gerade einmal 81

Flugbewegungen im Taxi-Luftverkehr gezählt bei einer Gesamtzahl von 11.190 Flugbewegungen. Am Flugplatz Stadtlohn waren im Jahr 2008 nur 0,7 Prozent aller Flugbewegungen solche mit Taxi-Flugzeugen (240 von insgesamt 34.322 Flugbewegungen). Auch am Flugplatz Hangelar macht der Taxi-Luftverkehr nur rund ein Prozent der gesamten Flugbewegungen aus. In allen diesen Fällen steht also das Kosten-Nutzen-Verhältnis in keinem sinnvollem Verhältnis.

Weitere Infos:

Große Anfrage Flugverkehr (Drs. 14/9248): <http://www.landtag.nrw.de/> (Dokumente, Dokumentenarchiv)

19. Fluglärm erzeugt auch Krebs

Am 24.08.2009 stellte Professor Eberhard Greiser (Epi.Consult GmbH) den zweiten und dritten Teil seiner epidemiologischen Studien über die Gesundheitsfolgen des nächtlichen Fluglärms am Flughafen Köln/Bonn der Öffentlichkeit vor. Die Fall-Kontroll-Studie über den Zusammenhang von Fluglärm und Krebserkrankungen kam zu dem erschreckenden Ergebnis, dass nächtlicher Fluglärm zu einem signifikant erhöhten Krebsrisiko bei Frauen führt. Dabei handelt es sich um ein erhöhtes Risiko, an Brustkrebs zu erkranken (+ 111% bei 55 Dezibel nächtlichem Fluglärm). Zusätzlich steigt das Risiko für Leukämien und Lymphdrüsenkrebs (Non-Hodgkin-Lymphome) bei vergleichbaren nächtlichen Dauerschallpegeln auf das Fünffache. Derartige Ergebnisse sind in dieser Form noch an keiner Stelle gefunden worden. Prof. Greiser erklärte die erhöhten Krebsrisiken bei Frauen mit tief greifenden Störungen des Immunsystems, insbesondere der so genannten natürlichen Killerzellen. Diese Studie wurde auf Antrag der GRÜNEN im Kreistag des Rhein-Sieg-Kreises vom Rhein-Sieg-Kreis finanziert.

Schon beim ersten Teil der epidemiologischen Studien über die Gesundheitsfolgen des nächtlichen Fluglärms am Flughafen Köln/Bonn aus dem Jahr 2006 konnte Prof. Greiser nachweisen, dass Flughafenanwohnerinnen und -anwohner, die nachts besonders starkem Fluglärm ausgesetzt sind, wesent-

lich häufiger Medikamente gegen Bluthochdruck, Arzneimitteln zur Behandlung von Herz- und Kreislauferkrankungen, Beruhigungs- und Schlafmittel verschrieben werden. In der vom Umweltbundesamt finanzierten Folgeuntersuchung aus dem Jahr 2009 wurden diese Ergebnisse nochmals bestätigt. Bei dieser Fall-Kontroll-Studie untersuchte Greiser, ob sich im besonders Fluglärm belasteten Gebiet rund um den Köln/Bonner Flughafen Gesundheitsstörungen auch bei solchen Herz- und Kreislauferkrankungen zeigen, die im Krankenhaus behandelt werden mussten. Er kam zu dem Ergebnis, dass ein nächtlicher Dauerschallpegel von 55 dB(A) bei Männern zu einer Risiko-Erhöhung für sämtliche Herz- und Kreislauferkrankungen um 80% (Frauen: 95%), für Schlaganfälle um 87% (Frauen: 130%) und koronare Herzkrankheit um 59% (Frauen 143%) führt.

Weitere Infos:

Studie von Prof. Greiser zu Krebs durch Fluglärm: <http://www.horst-becker.de/> (rechte Spalte)

Pressemitteilung von Prof. Greiser zu den beiden Fall-Kontroll-Studien: <http://www.aefusch.de/>

Kurzfassung der Studie aus dem Jahr 2006: <http://www.aefusch.de/sympos2006/Kurzfassung%20Greiser.pdf>

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

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