

# **GRÜNE Antworten auf die Wahlprüfsteine der Bürger gegen Fluglärm e.V. zur NRW-Landtagswahl 2012**

**Frage 1: a) Wie steht Ihre Partei zur Gültigkeit dieses vom Flughafen freiwillig abgeschlossenen Angerlandvergleichs? b) Ist die jetzige Betriebsgenehmigung angerlandvergleichskonform? c) Sind die Wünsche von Flughafenchef Blume, noch mehr FB genehmigt zu bekommen, angerlandvergleichskonform?**

Antwort:

Zu 1 a) Wir haben im Koalitionsvertrag den Angerlandvergleich nicht ohne Grund mit der Formulierung „Wir werden uns für eine strikte Einhaltung des Angerlandvergleiches einsetzen“ festgeschrieben.

Zu 1 b) Die jetzige Betriebsgenehmigung überschreitet aus unserer Sicht den Angerlandvergleich und fußt nur auf einem Gutachten, das diese für möglich hielt, während alle anderen und kritischen unter Verkehrsminister Oliver Wittke (CDU) nicht berücksichtigt wurden. Sie ist aber leider trotzdem nicht einfach widerrufbar, weil juristisch an eine Rücknahme sehr hohe Ansprüche gestellt sind, die hier nach in den letzten knapp zwei Jahren erfolgter intensiver rechtlicher Prüfung kaum überwindbar erscheinen.

Zu 1 c) Nein, aus unserer Sicht sind Vorstellungen von bis zu 60 Flügen / Stunde im Einbahnbereich absolut unvorstellbar. Es ist aber darauf hinzuweisen, dass auch dazu unterschiedliche rechtliche Meinungen in der Fachaufsicht gibt.

Es wird also im Zweifelsfall neben der Sach- auch eine Machtfrage sein und davon abhängen, was die oder der jeweilige VerkehrsministerIn nach Abwägung der Argumente „abzeichnet“.

Neben der Frage, ob ein solcher Antrag mit dem Angerlandvergleich vereinbar wäre, käme auch noch die Frage hinzu, ob dafür nicht weitere Vorfelderweiterungen nötig wären, bzw. die jetzige schon dazu dienen soll. Beides wäre planfeststellungsrelevant.

Würde vor dem Hintergrund der jetzigen beantragten Erweiterungen die Genehmigungsbehörde zu der Einschätzung gelangen, dass es einen Zusammenhang mit dem angekündigten, späteren Antrag auf weitere Ausweitung gibt, wäre eine solche mit strengen Begrenzungsaufgaben zu versehen, bzw. zu verwehren. Das Handeln des Ministeriums dürfte auch hier nicht unwesentlich von der Haltung der sogenannten „Hausspitze“ nach intensiver Abwägung und gegebenenfalls herangezogenen Gutachten abhängen.

**Frage 2: Sind Flüge in der Nacht (also zwischen 22 und 6 Uhr) mit Blick auf gerichtliche Entscheidungen, z.B. zu dem weit bedeutenderen Flughafen Frankfurt, a) nötig? (falls ja, warum) b) sinnvoll c) wie zu vermeiden bzw. zu verhindern?**

Antwort:

Zu 2 a) Nicht nötig!

2 b) Nicht sinnvoll, weil überflüssig und nur aus einer rein betrieblichen Sicht der Umlafoptimierung zu Lasten der lärmgeplagten Bevölkerung und zugunsten niedriger Ticketpreise scheinbar logisch. Genau dieses „Umweltdumping“ führt aber auch zu einem „Wettbewerb“ zwischen Flughäfen und Fluggesellschaften um immer mehr Flüge in den Nachtstunden.

2 c) Da es hier nicht um eine weitere Bahn oder einen neuen Flughafen geht, sind Urteile wie das zum Frankfurter Flughafen zwar ermutigend und zeigen eine sich langsam veränderte Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes. Sie sind jedoch nicht übertragbar und haben keinerlei direkte Auswirkungen auf die Betriebsgenehmigung von 2005.

Deshalb bleiben nur die bessere Überwachung und die restriktive Handhabung der zugelassenen Ausnahmen. Genau das haben wir durch unsere Beteiligung im Verkehrsministerium Stück für Stück herbeigeführt und genau das wollen wir weiter ausbauen. Bereits jetzt sind die Verspätungsflüge gegenüber 2010 deutlich reduziert worden – die späten gingen um 2/3 zurück, die früheren um 1/3.

Wir haben die Vorarbeiten für eine andere Gebührenordnung nach Auslaufen der jetzigen Ende 2013 gemacht und werden, wenn wir die Gelegenheit dazu haben, ein für Verspätungsflüge deutlich teureres Gebührenmodell in Anlehnung an die Hamburger Praxis durchsetzen.

**Frage 3: Wie setzen Sie die Forderung des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG) um, jeden Nachtflug im Hinblick auf seine Notwendigkeit zu überprüfen?**

Antwort:

Zu 3) Wir haben im Koalitionsvertrag für die NRW-Flughäfen ein generelles Nachtflugverbot von 23 bis 6 Uhr festgeschrieben, für Düsseldorf und Dortmund aber bezüglich der dort früheren Stundengrenze am Abend festgelegt, dass diese entsprechend erhalten bleiben müssen. Ansonsten bleibt der Hinweis auf die leider zeitlich nicht beschränkte Betriebsgenehmigung.

So werden grundsätzliche Veränderungen nur durchsetzbar sein über a) Bundesgesetze mit Übergangsfristen, dafür setzen wir uns ein; b) weitergehende grundsätzliche Rechtsprechung des Bundesverwaltungs- oder des Bundesverfassungsgerichtes; c) ein Planfeststellungsverfahren.

**Frage 4: Wird Ihre Partei a) die Nachtflüge in Düsseldorf unverzüglich untersagen und b) die Nachtflugbestimmungen am Flughafen DUS entsprechend verschärfen?**

Antwort:

Zu 4) Gemeinsame Antwort zu a) und b): Dies ist nur im aufgezeigten Rahmen der vorherigen Antworten möglich und deswegen helfen auch pauschale Versprechungen wenig. Wir haben in der Regierungspraxis der letzten zwei Jahre nachgewiesen, dass wir genau diese „dicken Bretter“ zu bohren verstehen. Ohne uns GRÜNE an verantwortungsvoller Stelle würde das sicherlich ganz anders aussehen.

**Frage 5: Sehen Sie den Nachweis des Flughafens als erfüllt an, dass 43 FB pro Stunde auf EINER Bahn dauerhaft, verspätungsfrei und alltagstauglich möglich sind?**

Antwort:

Zu 5) Für einen solchen Betrieb müssen die Randbedingungen nahezu optimal sein. In der Praxis gibt es jedoch Störfaktoren wie schlechtes Wetter, fehlendes Personal, und derlei mehr. Besonders in den Nachtrandzeiten führen diese engen Slots zu „eingeplant“ hingenommenen Verspätungen.

**Frage 6: Wie stehen Sie zu unverzüglichen und regelmäßigen Schadstoffmessungen im Umfeld des Flughafens?**

Antwort:

Zu 6) Positiv, und wir wollen solche Untersuchungen weiter intensivieren und die Ergebnisse auch im Internet veröffentlichen. Dazu sollen weitere stationäre und temporäre Mess-Stationen durch die LANUV und auch durch den Flughafen Düsseldorf selbst eingerichtet werden, deren Ergebnisse insgesamt transparent und für alle zugänglich gemacht werden müssen.

**Frage 7: Die Lärmschutzzonen nach dem Fluglärmgesetz (FLG) wurden mit einem vom Flughafen zugelieferten Datenerfassungssystem 2017 (DES 2017) berechnet, das weder vom MWEBWV noch vom UBA oder der DFS inhaltlich ausreichend geprüft wurde und krass gegen die untergesetzlichen Regelwerke verstößt. Wie werden Sie mit dieser Situation umgehen?**

Antwort:

Zu 7) Als wir in NRW die Regierung im Juli 2010 übernommen haben, war entgegen der gesetzlichen Vorgaben für keinen Flughafen die Lärmschutzzone nach dem aktuellen Fluglärmgesetz festgelegt. Gleichzeitig gab und gibt es nahezu an allen größeren Standorten Streit über die von den Flughäfen vorgelegten Prognosedaten.

Dabei wollen entgegen der sonstigen „Gefechtslage“ die Flughäfen niedrige Prognosen, die Fluglärminitiativen hohe. Diese Daten sollen normalerweise für Lärmschutzzonen führen, die für 10 Jahre festgeschrieben sind.

Vor dem Hintergrund, dass es ansonsten wiederum zu einer mindestens einjährigen Verzögerung gekommen wäre und gar keine neuen Zonen eingerichtet worden wären, haben wir uns zu folgendem Schritt entschieden: Die vorgelegten Daten wurden auch in Düsseldorf für die Einführung zu Grunde gelegt, aber eine jährliche Überprüfung für die Jahre 2012; 2013 und 2014 festgelegt.

Für den Fall, dass die realen Daten von den Prognosen abweichen, bzw. höher liegen, werden vorzeitig und direkt die Lärmschutzzonen überarbeitet.

Dieses Vorgehen ist bundesweit einmalig und günstig für die Betroffenen. Es verhindert weitere Verzögerungen und erlaubt jederzeit Nachbesserungen. Wenn wir weiter in der Regierungsverantwortung sind, ist das die Garantie dafür, dass genauso verfahren wird.

**Darüber hinaus gelten für Bündnis 90/DIE GRÜNEN zum Thema Fluglärm die folgenden Positionen:**

„Lärm macht krank“ – diese Aussage ist auf unser Betreiben Bestandteil des NRW-Koalitionsvertrages 2010 und führt zu einer großen Anzahl von Vorgaben sowohl im Umwelt- wie im Verkehrsteil. Wir GRÜNE wissen, dass mit starker Lärmbelastung Herz-/Kreislaufkrankungen, erhöhte Herzinfarkt-Gefahr, verringerte Lebensqualität, erschwertes Arbeiten und Lernen und geminderte Immobilienwerte einhergehen. Dies prägt seit langem unsere Haltung zu diesem Thema.

Wer die Landes- und die Bundespolitik in den 10 bis 15 Jahren zuvor verfolgte, weiß, welcher großer Schritt gegenüber früheren Koalitionen hier getan wurde. Lärmschutz und AnwohnerInnen-Interessen wurden erstmalig auf Augenhöhe mit den wirtschaftlichen Interessen behandelt und auch gegen manchen Widerstand in der Bürokratie so gehandhabt.

Neben unserer beschriebenen Haltung zu NRW – zu den anderen NRW-Flughäfen siehe auch unsere Programmaussagen 2010/2012 und den Koalitionsvertrag – setzen wir uns bundesweit für Folgendes ein:

1. Überarbeitung des Luftverkehrsgesetzes dahingehend, dass Nacht- und Verspätungsflüge generell ausgeschlossen oder zumindest wesentlich erschwert werden und in Betriebsgenehmigungen für Flughäfen Lärmobergrenzen festgelegt werden können, die sich an der aktuellen Lärmwirkungsforschung orientieren oder zumindest erlauben, diese nach Übergangszeiten festzulegen.
2. Strengere Festlegung von Maßstäben für „bauliche Erweiterung“ und „wesentliche Nutzungsänderungen“, damit früher das Planfeststellungsrecht greift.
3. Schärfere Grenzwerte im Fluglärmgesetz, orientiert an der aktuellen Lärmwirkungsforschung als Auslösewerte für bezahlten passiven Schallschutz.
4. Keine Änderung des §29 LuftVG, wie die Koalition aus CDU und FDP dies im Koalitionsvertrag verankert hat, weil damit eine Stärkung der wirtschaftlichen Interessen im Verhältnis zu Lärmschutzgesichtspunkten erfolgen würde und damit Urteile wie das des Bundesverwaltungsgerichtes zu dem Nachtflugverbot in Frankfurt unmöglich gemacht würden.
5. Keine Zustimmung zum Versuch in der EU, europaweit die Betriebszeiten zu „liberalisieren“ und Beschränkungen der Betriebserlaubnis nur als „letztes Mittel eines ausgewogenen Ansatzes“ aller Eingriffe zuzulassen.
6. Verhinderung der weiteren „Liberalisierung“ der Bodenabfertigung, weil sie mit einem Verlust von Sicherheit, tieferen Dumpinglöhnen und so einer Ausweitung von „Billigflügen“ verbunden wäre.