

## **Antworten der GRÜNEN Landtagsfraktion auf die Wahlprüfsteine 2010 der „Bürger gegen Fluglärm“ (Flughafen Düsseldorf)**

*1. Erkennt Ihre Partei und Fraktion die drittschützende Wirkung des vom Flughafen freiwillig abgeschlossenen Angerlandvergleichs an?*

*Akzeptieren Sie den über Jahrzehnte aufgebauten Vertrauensschutz der Flughafenanwohner oder wollen Sie diesen zerstören?*

*Wie hoch sieht Ihre Partei die derzeitige praktische Einbahn-Kapazität nach dem Angerlandvergleich?*

*Wie stehen Sie zum sog. „Betriebsversuch“ und der „Stellungnahme“ der Deutschen Flugsicherung (DFS)?*

### **Antwort:**

**Die GRÜNEN NRW und die GRÜNE Landtagsfraktion hat sich immer für die Aufrechterhaltung und Beachtung der Inhalte des Angerlandvergleichs, also eine Nutzung der Einbahnkapazität am Flughafen Düsseldorf als Regelfall, stark gemacht. Wir haben in den letzten Jahren regelmäßig scharf kritisiert, dass das Landesverkehrsministerium den Angerlandvergleich scheinbar unterhöhlt und missachtet hat. Einen besonders starken Verstoß gegen den Angerlandvergleich stellt die geänderte Betriebsgenehmigung des ehemaligen Verkehrsministers Oliver Wittke (CDU) vom 9. November 2005 dar.**

Mit dieser Genehmigung wurde die Nutzung der Zweibahnkapazität zum Regelfall, statt zum Ausnahmefall, wie vom Angerland-Vergleich vorgesehen. Die Parallelbahn darf nun nicht nur zum Abbau von Verspätungen, sondern auch für im Voraus planbare Flugbewegungen in der Hälfte der Betriebszeit von 6:00 Uhr bis 22:00 Uhr mit benutzt werden.

Die GRÜNE Landtagsfraktion hat aus diesem Grunde am 1. Dezember 2005 einen Antrag<sup>1</sup> gestellt, wonach die neue Betriebsgenehmigung von Verkehrsminister Wittke aufzuheben und die alte Betriebsgenehmigung vom 21.09.2001 wieder in Kraft zu setzen sei. Dieser Antrag wurde allerdings mit einer Stimmenmehrheit von CDU, SPD und FDP abgelehnt. Lediglich vier CDU-Landtagsabgeordnete, darunter auch der heutige Verkehrsminister Lutz Lienenkämper unterstützten damals unseren Antrag. Bedauerlicherweise ist von Herrn Lienenkämpers kritischer Haltung gegenüber einer Ausdehnung des Flugbetriebs am Flughafen Düsseldorf nichts mehr zu merken gewesen, seitdem er Minister geworden ist.

**Nach Auffassung der GRÜNEN Landtagsfraktion liegt die praktische Einbahn-Kapazität am Flughafen Düsseldorf bei einer Kapazität von maximal 37 Flugbewegungen pro Stunde. Dies haben mehrere seriöse Kapazitätsgutachten (drei davon sogar im Auftrag der Flughafengesellschaft Düsseldorf) festgestellt. Wir haben daher den sog. „Probetrieb“, der am Düsseldorfer Flughafen im Auftrag des NRW-Verkehrsministeriums in den Jahren 2008 und 2009 durchgeführt wurde, scharf kritisiert. Dieser Probetrieb sollte eine Legitimation für eine in der Betriebsgenehmigung vom 09.11.2005 angelegte Erhöhung der Einbahnkapazität auf der Haupt-Start- und Landebahn auf bis zu 45 Flugbewegungen pro**

---

<sup>1</sup> Der Antrag „*Neue Betriebsgenehmigung für den Flughafen Düsseldorf: Politisch falsch und rechtlich bedenklich!*“ (Landtags-Drucksache 14/718) kann auf der Webseite des Landtages im Dokumentenarchiv ([http://www.landtag.nrw.de/portal/WWW/Webmaster/GB\\_II/II.2/Dokumentenarchiv/Parlamentspapiere/suche\\_nrw.jsp](http://www.landtag.nrw.de/portal/WWW/Webmaster/GB_II/II.2/Dokumentenarchiv/Parlamentspapiere/suche_nrw.jsp)) heruntergeladen werden, indem man die Drucksachennummer 14/718 eingibt.

Stunde liefern. Nach unserer Auffassung ist eine derartige Steigerung der Flugbewegungen jedoch durch kein seriöses Kapazitätsgutachten gedeckt und führt zwangsläufig zu mehr Verspätungen, die erst am Ende des Tages abgebaut werden können. Damit verschlimmert sich die Fluglärmbelastung in den besonders lärmsensiblen Abend- und Nachtzeiten. Außerdem werden das Sicherheitsrisiko und die Anzahl riskanter Durchstartmanöver deutlich erhöht. In einem Antrag<sup>2</sup> haben wir im Mai 2008 deshalb gefordert, dass der Landtag die Landesregierung auffordert, diesen Probetrieb aus Sicherheits- und Lärmschutzgründen unverzüglich zu beenden. Dieser Antrag wurde jedoch mit den Stimmen von CDU und FDP gegen die Stimmen der GRÜNEN bei Enthaltung der SPD abgelehnt.

Statt dessen hat Verkehrsminister Lutz Lienenkämper Ende 2009 eine Kapazitätserhöhung im Einbahnbetrieb auf 43 Flugbewegungen pro Stunde genehmigt und sich dabei auf ein höchst fragwürdiges Gutachten der Deutschen Flugsicherung zur Auswertung des sog. „Probetriebes“ gestützt. Wir teilen dabei die dezidierte Kritik von Christoph Lange und Georg Regniet von den „Bürgern gegen Fluglärm“ an diesem Gutachten.

*2. Wird Ihre Partei und Landtagsfraktion die Nachtflugbestimmungen (NFB) am Flughafen Düsseldorf lockern? Oder wird sie die NFB unverändert lassen oder – wie es der fortgesetzte Missbrauch durch einige Airlines nahelegt – drastisch verschärfen? Welche Maßnahmen planen Sie konkret für die nächste Legislaturperiode?*

**Antwort:**

Die GRÜNE Landtagsfraktion hat in den letzten Jahren regelmäßig die Nachtflugbestimmungen und die miserable Überwachung und Sanktionierung der vorhandenen (unzureichenden) Nachtflugregelungen kritisiert. Im Landtag haben wir im Juni 2008 den Antrag **„Verkehrsminister Oliver Wittke (CDU) muss endlich Wort halten: Einhaltung der Nachtflugregelung schärfer kontrollieren und verspätete Flüge am Flughafen Düsseldorf wirksam sanktionieren“**<sup>3</sup> gestellt. Hier haben wir eine deutliche Reduzierung der Anzahl der geplanten Landungen zwischen 22 und 23 Uhr, harte Sanktionen bei Verspätungsflügen und die Abschaffung der so genannten 'Home-Base-Carrier'-Regelung - mit Sonder-Verspätungsregelungen für Fluggesellschaften mit einer Wartungsbasis am Flughafen Düsseldorf gefordert. Leider wurde auch dieser Antrag mit den Stimmen von CDU und FDP abgelehnt. Im Programm zur Landtagswahl am 9. Mai 2010 fordern die GRÜNEN in NRW bezogen auf den Flughafen Düsseldorf: „Wir lehnen eine Drehkreuz-Funktion des Flughafens Düsseldorf und weitere kapazitätserweiternde Ausbauvorhaben entschieden ab. Wir wenden uns auch gegen alle Versuche einer Unterhöhung des Vertrags mit den Umlandkommunen (Angerlandvergleich), der die Einbahnkapazität (Nordbahn lediglich Ersatzbahn) festschreibt. Wir fordern ein striktes Nachtflugverbot sowie die scharfe Überwachung und Sanktionierung nächtlicher Verspätungen. Bei regelmäßigen nächtlichen Verspätungen aufgrund zu enger Umlaufplanungen der Fluggesellschaften sind diese so drastisch zu gestalten, dass sie Wirkung zeigen. Die Sonderregelung für Home-Base-Carrier

---

<sup>2</sup> Antrag „Sofortige Beendigung des Probetriebs mit 45 Starts- und Landungen auf der Haupt- Start- und Landebahn des Flughafens Düsseldorf - Die Landesregierung muss den kommunalen Resolutionen folgen und darf die Kommunen beim Lärmschutz nicht im Stich lassen“ (Drucksache 14/6858), im Internet wie oben abrufbar.

<sup>3</sup> Drucksache 14/6161, im Internet wie oben abrufbar.

(Fluggesellschaften mit einer Wartungsbasis am Flughafen Düsseldorf), die besagt, dass ohne Angabe von Gründen bis 24 Uhr und von fünf bis sechs Uhr morgens gelandet werden darf, muss abgeschafft werden.“

**Bezogen auf den Flugverkehr generell steht folgendes im GRÜNEN Landtagswahlprogramm 2010: „Zusammen mit den GRÜNEN im Bund setzen wir uns für ein übergreifendes, einheitliches Verkehrslärmschutzgesetz ein, das alle Lärmquellen einschließt. Es müssen für alle Lärmquellen anspruchsvolle Grenzwerte festgelegt werden. Beim Fluglärm haben für uns die Lärmschutzinteressen der Anwohnerinnen und Anwohner Vorrang vor den rein betriebswirtschaftlichen Interessen der Luftverkehrswirtschaft. Die Anstrengungen zum Schutz vor Fluglärm müssen sich insbesondere auf Betriebsbeschränkungen wie Nachtflugverbote, Lärmobergrenzen oder den Ausschluss von besonders lauten Flugzeugen konzentrieren. Unser Ziel ist dabei ein generelles Nachtflugverbot an allen Flughäfen in NRW. Die Start- und Landeentgelte müssen stärker nach den Gesichtspunkten Lärm und Schadstoffe gestaffelt werden. [...]**

Fliegen ist die umweltschädlichste Art der Fortbewegung. Doch die Folgen des Klimawandels oder die Schäden durch Lärm und Abgase werden dem Flugverkehr nicht angelastet. Die Befreiungen des Flugverkehrs bei der Mineralöl-, Öko- und Mehrwertsteuer sorgen für eine Wettbewerbsverzerrung gegenüber Bus und Bahn. Ein unkontrollierter Ausbau von Flughäfen ist aber auch volkswirtschaftlich schädlich. [...] **Gemeinsam mit den GRÜNEN im Bund und in Europa setzen wir uns deshalb für ein Ende der Befreiung des Flugverkehrs bei der Mineralöl-, Öko- und Mehrwertsteuer sowie für eine Anlastung der Umweltkosten beim Ticketpreis ein. Außerdem treten wir für bundesweit einheitliche Start- und Landegebühren ein, um den ruinösen Wettbewerb der Flughäfen untereinander zu beenden.“**

In diesem Zusammenhang soll auch auf die besondere Bedeutung der NRW-Landtagswahl für die künftigen Bundesratsverhältnisse hingewiesen werden. Wird im Mai 2010 die CDU-FDP-Landesregierung abgewählt, dann kippt auch die schwarz-gelbe Mehrheit im Bundesrat. Die schwarz-gelbe Bundesregierung hat in ihren Koalitionsvertrag folgenden Passus hineingeschrieben, der für den Lärmschutz auch am Düsseldorfer Flughafen negative Bedeutung haben dürfte:

*„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.“*

Nach Auffassung von Experten zielt diese „Präzisierung“ auf den § 29b Luftverkehrsgesetz. So drängen die Koalitionsfraktionen im Bund wohl insbesondere auf eine Klarstellung dessen, was unter „Nachtruhe“ zu verstehen ist. Nachtruhe soll demnach mit „ungestörtem Schlaf“ gleichgesetzt werden, nicht mit absoluter Nachtruhe im Außenbereich. Sollte in diesem Sinne tatsächlich eine Änderung der gesetzlichen Vorgaben erfolgen, dann würde dies nach unserer Einschätzung (die auch von zahlreichen Fluglärmexperten geteilt wird) bedeuten, dass eine Begrenzung bzw. Reduzierung von Nachtflugbewegungen überhaupt nicht mehr erreicht werden kann, weil ein Schutz der Bevölkerung nicht durch aktiven sondern lediglich durch passiven Schallschutz bewirkt werden soll. Alternativ zum

Herunterfahren des Flugbetriebs würden, ähnlich wie rund um Köln/Bonn, allein verstärktes Fensterglas und eigengeräuschintensive Lüfter angeboten. Mit einer derartig geänderten Schutzregelung im § 29b des Luftverkehrsgesetzes würde den Genehmigungsbehörden und Gerichten kein Entscheidungsspielraum für nächtliche Betriebsbeschränkungen und somit eine aktive Reduktion der nächtlichen Verlärmung der Umgebung der Wohngebiete mehr bleiben. Dies würde einen dramatischen Rückschritt beim Aufbau wirksamen Gesundheitsschutzes für über eine Million erheblich vom Fluglärm belasteter Menschen in Deutschland bedeuten.

**Eine Landesregierung unter GRÜNER Beteiligung würde einer solchen Änderung des Luftverkehrsgesetzes mit Sicherheit nicht zustimmen.**

*3. Wird Ihre Partei und Landtagsfraktion den schleichenden Ausbau des Flughafens durch Negativ- und Quasi-Atteste unterstützen oder eine nachträgliche, summarische Umweltverträglichkeitsprüfung gemäß EU-Richtlinie anordnen?*

**Antwort:**

**Wir haben in den letzten Jahren die Salami-Taktik des Flughafens beim schleichenden Ausbau des Flughafens ohne die dafür erforderlichen luftverkehrsrechtlichen Planfeststellungsverfahren kritisiert und zum Gegenstand von parlamentarischen Anfragen<sup>4</sup> gemacht. Wir werden alle Initiativen unterstützen, derartige Ausbaumaßnahmen den rechtsstaatlich gebotenen planungs- und umweltrechtlichen Verfahren zu unterwerfen.**

*4. Wird Ihre Partei und Landtagsfraktion anordnen, dass der Flughafen Jahrzehnte alte, technisch völlig überholte und z.T. defekte Schallschutzeinrichtungen ersetzen muss?*

*Werden Sie die nur theoretisch berechneten Lärmschutzzonen überprüfen lassen, die sich bereits bei weniger Flugbewegungen als zu klein berechnet herausgestellt haben?*

*Werden Sie bei der Fluglärmrechnung nach Fluglärmgesetz die Rechenwerte mit Messwerten des Flughafens abgleichen lassen?*

*Wie schützen Sie die Anwohner?*

**Antwort:**

**Die GRÜNEN im Bund und in NRW haben in der Vergangenheit mehrfach das im Jahr 2007 novellierte Fluglärmschutzgesetz als unzureichend kritisiert. Ob die aufgrund dieses Gesetzes neu zu berechnenden Lärmschutzzonen größer werden und somit mehr Personen Anspruch auf Finanzierung passiver Schallschutzmaßnahmen durch den Flughafen erhalten, wissen wir heute noch nicht. Skandalös ist allerdings in diesem Zusammenhang, dass die Landesregierung diese Schutzzonen noch nicht festgesetzt hat, obwohl sie laut Fluglärmschutzgesetz eigentlich verpflichtet wäre, eine solche Festlegung bis zum**

---

<sup>4</sup> Siehe etwa die Kleine Anfrage Drucksache 14/5039 oder die Große Anfrage zum Luftverkehr in NRW mit der Drucksache 14/9248, im Internet wie oben abrufbar.

**31.12.2009 vorzunehmen<sup>5</sup>. Wir haben auch den Umstand kritisiert, dass sich das zuständige NRW-Umweltministerium bei der Neu-Berechnung der Lärmschutzzonen allein auf die Daten des Flughafens Düsseldorf verlässt, der wenig Interesse daran haben kann, zu höheren Schallschutzzahlungen aufgrund größerer Lärmschutzzonen verpflichtet zu werden.<sup>6</sup> Auf jeden Fall werden wir uns dafür einsetzen, dass es zu einer Überprüfung der Lärmschutzzonen sowie der ihr zugrunde liegenden Eingangsdaten durch das Umweltbundesamt kommt.**

Einen Ersatz für technisch völlig überholte und z.T. defekte Schallschutzeinrichtungen durch den Flughafen Düsseldorf halten wir für sinnvoll. Hierfür werden wir uns auch politisch einsetzen. Allerdings hat der Landtag hier keine direkten Kompetenzen bzw. Eingriffsmöglichkeiten.

*5. Wird Ihre Partei und Landtagsfraktion die zeitnahe Veröffentlichung aller umweltrelevanten Daten (Schadstoffe, Lärmmessungen, Start- und Landezeiten, getrennt nach Tag und Nacht sowie Bahnen und Ist-Startzeiten) des Flughafens anordnen und durchsetzen?*

**Antwort:**

**Wir treten für eine größtmögliche Transparenz und Öffentlichkeit im Hinblick auf die oben genannten umweltrelevanten Daten des Flughafens Düsseldorf ein. Wir haben deshalb auch die Praxis der Bezirksregierung Düsseldorf kritisiert, die von Bürgerinnen und Bürger Gebühren für Auskünfte darüber verlangt hat, 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.<sup>7</sup>**

*6. Wird Ihre Partei und Landtagsfraktion die „Greiser-Studien“ auf Basis der Lärmesswerte für Düsseldorf erstellen lassen?*

*Welche Maßnahmen werden Sie ergreifen, um die Menschen vor den in dieser Studie nachgewiesenen kritischen Lärmwerten zu schützen?*

---

<sup>5</sup> Siehe hierzu auch die beiden kleinen Anfragen von Horst Becker zur Umsetzung des Fluglärmsgesetzes in NRW: Drucksachen 14/10552 und 14/10942, im Internet wie oben abrufbar.

<sup>6</sup> Die fehlerhafte Berechnung der Schallimmissionspläne zur Umsetzung der Europäischen Umgebungslärmrichtlinie haben wir zum Gegenstand einer Kleinen Anfrage gemacht. Zur Antwort siehe Drucksache 14/9666, im Internet wie oben abrufbar.

<sup>7</sup> Vergleiche hierzu unsere Kleine Anfrage „Sollen Lärmbeschwerden von Lärmbetroffenen am Flughafen Düsseldorf durch die Erhebung von Gebühren unterbunden werden?“ mit der Drucksache 14/10083, im Internet wie oben abrufbar.

**Antwort:**

**Die GRÜNEN haben sich immer für die Erstellung von epidemiologischen Studien zum Fluglärm stark gemacht.** Im Zusammenhang mit der Verlängerung der Nachtflugregelung am Flughafen Köln/Bonn hat die GRÜNE Landtagsfraktion den Antrag<sup>8</sup> gestellt, vor einer eventuellen Verlängerung der Erlaubnis für nächtliche Flüge eine umfangreiche epidemiologische Studie mit einer weiterführenden Fall-Kontroll-Studie durchzuführen.

Dieser Antrag wurde von CDU, FDP und SPD im Landtag abgelehnt. Die erste „Greiser“-Studie wurde vom Umweltbundesamt (UBA) und auf grüne Anträge hin vom Rhein-Sieg-Kreis und einigen Städten im Rhein-Sieg-Kreis finanziert. Die letzte der drei Fluglärm-Studien zum Flughafen Köln/Bonn von Prof. Eberhard Greiser, in der ein Zusammenhang zwischen Krebserkrankungen und nächtlichem Fluglärm nachgewiesen werden konnte, wurde übrigens ebenfalls auf Initiative von Horst Becker MdL (verkehrspolitischer Sprecher der GRÜNEN Landtagsfraktion und Vorsitzender der GRÜNEN Kreistagsfraktion Rhein-Sieg) vom Rhein-Sieg-Kreis in Auftrag gegeben und wird nach endgültiger Fertigstellung wahrscheinlich noch im April 2010 vorgestellt werden. Wir setzen uns dafür ein, auch für Tagflugbelastungen und die Belastungen in den Nachtrandzeiten epidemiologische Studien durchzuführen, bzw. durch Untersuchungen die Frage der Übertragbarkeit der Ergebnisse von Prof. Greiser auf die Umgebung des Düsseldorfer Flughafens klären zu lassen. Bezüglich der Frage nach den Maßnahmen, die wir darüber hinaus ergreifen wollen, wird auf die Antwort zur Frage 2 verwiesen.

*7. Der Flughafen Düsseldorf lege seine Prognosedaten lt. Fluglärmgesetz ohne Verkehrsmengensteigerung bis 2018 vor. Werden Sie dies akzeptieren, bzw. werden Sie, falls sie dies akzeptieren, Erweiterungsgenehmigungen (>131.000 FB) ablehnen?*

**Antwort:**

Die Erste Verordnung zur Durchführung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm (1. FlugLSV) sieht vor, dass auf der Basis von Prognosedaten der nächsten 10 Jahre die Lärmschutzzonen am Flughafen Düsseldorf festzulegen sind. Sehr kritikwürdig ist dabei, dass diese Prognosedaten vom Flughafen selbst geliefert werden und dass bei einer Festsetzung des Lärmschutzbereiches im Jahr 2010 auf der Basis einer Prognose für das Jahr 2018 nur acht Jahre berücksichtigt werden. **Eine Verkürzung des eigentlich vorgesehenen Prognosezeitraums von 10 Jahren um zwei Jahre und eine mangelhafte Berücksichtigung der Verkehrsmengensteigerung geht aber zu Lasten der Fluglärm-betroffenen, da bei zu vermutenden Steigerungen im Flugverkehrsaufkommen auf diese Weise kleinere Lärmschutzzonen berechnet werden. Entsprechend reduziert sich auch die Zahl der Personen mit Rechtsanspruch auf Erstattung von Schallschutzmaßnahmen durch den Flughafen. Vor diesem Hintergrund sollten auch Erweiterungsgenehmigungen abgelehnt werden.**

---

<sup>8</sup> Antrag „Keine Verlängerung der Nachtflugregelung am Flughafen Köln/Bonn ohne vorherige epidemiologische Fall-Kontroll-Studie“ (Drucksache 14/5226), im Internet wie oben abrufbar