

Ausgabe November 2005

## 1. Editorial



Liebe Leserin,  
lieber Leser,

vor Ihnen liegt die erste Ausgabe des von mir herausgegebenen Newsletters „Flugverkehr in NRW“. Mit diesem Newsletter möchte ich sie als neuer Sprecher für Luftverkehrspolitik in der GRÜNEN Landtagsfraktion regelmäßig über aktuelle

Entwicklungen an den nordrhein-westfälischen Flugplätzen informieren. Zusammen mit dem verkehrspolitischen Sprecher unserer Fraktion, Oliver Keymis, möchte ich sicherstellen, dass die kritische Sicht auf die negativen Folgen des Luftverkehrs in Initiativen, Verbänden und Politik eine Stimme erhalten. Sie werden in meinem Newsletter deshalb regelmäßig über die luftverkehrsbedingte Belastung durch Lärm, Luftverschmutzung und Flächenverbrauch informiert werden. Aber auch die wirtschaftlichen Aspekte und Sicherheitsaspekte sollen nicht zu kurz kommen. Dieser Newsletter soll aber auch die Zusammenarbeit und den Informationsaustausch zwischen den Bürgerinitiativen, Umweltgruppen und kommunalen Aktiven von Bündnis 90/ DIE GRÜNEN in NRW fördern. Deswegen freue ich mich, wenn sie mir Anregungen und Verbesserungsvorschläge zum Newsletter sowie zu unserer Arbeit im Bereich der Luftverkehrspolitik geben.

**Herzliche Grüße**

Ihr Horst Becker

### Inhalt

Seite

1. Editorial	1
2. Luftverkehrspolitik der neuen Landesregierung	1
3. Wirtschaft kritisiert dezentrale Luftverkehrskonzeption in NRW	3
4. Kooperation der Flughäfen Köln/Bonn und Düsseldorf: Scheitern vorprogrammiert	4
5. Flughafen Düsseldorf: Klage gegen Flugroutenverlegung (Modru X) gescheitert	4
6. Flughafen Münster/Osnabrück: Land will Ausbau subventionieren	5
7. Verkehrslandeplatz Mönchengladbach: Flughafen vor dem Absturz	6
8. Flughafen Weeze: Subventionen fünfmal höher als im Steinkohlebergbau	7
9. Landeplatz Stadtlohn-Vreden: Land will 4 Mio. € Subventionen für Ausbau geben	8
10. Landeplatz Bielefeld-Windelsbleiche: Subventionen für Oetkers Geschäftreisende	8
11. Neue Studie: Schon geringer Fluglärm mindert Wohnwert	9

## 2. Luftverkehrspolitik der neuen Landesregierung

Die Luftverkehrspolitik der neuen Landesregierung wurde im Koalitionsvertrag von CDU und FDP und der "kleinen Regierungserklärung" von Verkehrsminister Oliver Wittke (CDU) in den letzten Wochen dargelegt. Diese Erklärungen werden hier im Wortlaut dokumentiert.

In der Koalitionsvereinbarung von CDU und FDP steht folgendes zum Luftverkehr:

*"Nordrhein-Westfalen ist das industrielle Herz Deutschlands und Europas. Es kommt daher auf die globale Vernetzung an, um Standortattraktivität zu gewährleisten. Die Koalition der Erneuerung bekennt sich zur dezentralen Luftverkehrskonzeption. Wir sind*

uns gleichzeitig einig, dass unser Land starke Luftverkehrsstandorte braucht, Flughäfen von europäischem und internationalem Rang unabdingbar sind und Flughäfen als Jobmaschinen enormes wirtschaftliches Potential bieten.

Die im Landeshaushalt eingeplanten, bisher mit einem Sperrvermerk versehenen Verpflichtungsermächtigungen zur Anpassung der Schwerpunktverkehrslandeplätze für den Geschäftsreiseverkehr werden komplett freigegeben. Dadurch erhalten die betroffenen Verkehrslandeplätze Planungssicherheit.

Wir setzen uns für eine bessere Ausnutzung und eine bedarfsgerechte Entwicklung des Flughafens Düsseldorf International ein. Dabei nehmen wir die berechtigten Sorgen der Menschen im Umland des Flughafens ernst.

Wir sind uns einig, dass der Flughafen Köln/Bonn eine bedeutende Rolle als Luftverkehrsstandort in NRW spielt. Auch hier sind die berechtigten Interessen der vom Nachtfluglärm betroffenen Bewohner des Umlandes zu berücksichtigen.

Was die Frage der kurzfristigen Entwicklung des Standortes Münster/Osnabrück betrifft, suchen wir nach Möglichkeiten, die Belastungen durch die besonderen ökologischen Anforderungen auszugleichen. Gleichzeitig werden wir uns für den zügigen Bau des Autobahnanschlusses einsetzen und die Planungen des dortigen Gewerbegebietes positiv begleiten.

Die anderen Flughäfen in Nordrhein-Westfalen sollten ihre Entwicklungsmöglichkeiten für die Region weiter nutzen. Wir sind bereit, hierzu zügig die Genehmigungsvoraussetzungen zu prüfen und Entscheidungen zu treffen.

Wir fordern vom Bund schnellstens eine Novellierung des Lärmschutzgesetzes aus dem Jahr 1971, um einen wirksamen Schutz der Bevölkerung zu erreichen."

Im Einführungsbericht anlässlich der Sitzung des Ausschusses für Bauen und Verkehr am 8. September skizzierte Verkehrsminister Oliver Wittke (CDU) seine Arbeitsschwerpunkte für die 14. Legislaturperiode im Bereich "Luftverkehr" folgendermaßen (Redemanuskript):

"Nordrhein-Westfalen ist aufgrund seiner Wirtschaftsstruktur in einem Ausmaß exportorientiert wie kaum eine andere Region. Ein leistungsfähiger Luftverkehr ist dafür eine zentrale Voraussetzung. Rund 40 % des deutschen Exportwertes entfallen allein auf die Luftfracht. Die direkte Einbindung der Flughäfen in Nordrhein-Westfalen in das weltumspannende Netz des Luftverkehrs ist daher von elementarer Bedeutung für die Wirtschaft unseres Landes.

Ein hohes Maß an Wertschöpfung verbindet sich neben dem Geschäftsreiseverkehr und der Luftfracht auch - und nicht zuletzt - mit dem Flugtourismus. Der enorme Aufschwung am Flughafen Köln/Bonn beweist das gegenwärtig eindrucksvoll.

Unser Land braucht starke Luftverkehrsstandorte von europäischem und internationalem Rang. Flughäfen sind Jobmaschinen und bieten enormes wirtschaftliches Potential. Die Landesregierung bekennt sich zum dezentralen Flughafensystem mit den drei internationalen Verkehrsflughäfen Düsseldorf, Köln/Bonn und Münster/Osnabrück und den regionalen Luftverkehrsstandorten.

Im Flächenland Nordrhein-Westfalen profitieren damit alle Regionen von kurzen Wegen zum Flughafen und von den Standortvorteilen, die damit verbunden sind. Dieses bewährte System werden wir bedarfsgerecht weiterentwickeln.

Aktuell steht eine Entscheidung über eine neue Betriebsgenehmigung für den Flughafen "Düsseldorf International" an. Diese Entscheidung wird unter sorgfältiger Abwägung der betrieblichen Interessen und der berechtigten Belange der Flughafenanwohner getroffen. Wir brauchen am größten Flughafen des Landes neue Entwicklungsmöglichkeiten - aber die schaffen wir nur, wenn die neue Betriebsgenehmigung auch vor Gericht Bestand hat. Ich verspreche eine Bearbeitung so zügig wie möglich. Sorgfalt geht auch hier jedoch vor Eile.

Der Flughafen Köln/Bonn ist der größte Express-Frachtflughafen in Deutschland. Zur Förderung der exportorientierten Wirtschaft unseres Landes wollen wir ihn noch stärker in den internationalen und interkontinentalen Flugverkehr einbinden. Auch hier sind die berechtigten Interessen der vom Nachtfluglärm betroffenen Bewohner des Umlandes zu berücksichtigen. Das Motto lautet aber nicht: Lärmschutz durch Arbeitsplatzgefährdung. Wir wollen Lärmschutz und Arbeitsplätze.

Ein besonderes Augenmerk werden wir in einer neuen Luftverkehrskonzeption einer möglichen Kooperation der Flughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn widmen. Denn nur wenn die unterschiedlichen Aufgaben zwischen den Flughäfen in unserem Land richtig verteilt werden, können unsere Flughäfen im nationalen und internationalen Wettbewerb bestehen.

Für den Flughafen Münster/Osnabrück bieten sich positive Entwicklungsmöglichkeiten durch den Planfeststellungsbeschluss zur Verlängerung der Start- und Landebahn. Diese wollen wir gemeinsam mit der Region nutzen. Wir werden prüfen, wie wir die Belastungen durch die besonderen ökologischen Anforderungen ausgleichen können. Darüber hinaus werden wir uns für den zügigen Bau des Autobahnanschlusses einsetzen.

Für die weitere Entwicklung der anderen Luftverkehrsstandorte in den Regionen des Landes sind wir bereit, zügig die Genehmigungsvoraussetzungen zu prüfen und Entscheidungen zu treffen. Damit wollen wir auch der örtlichen Wirtschaft den unmittelbaren Zugang zum Luftverkehr ermöglichen.

Wir werden den Haushalts- und Finanzausschuss des Landes bitten, die bisher mit einem Sperrvermerk versehenen Verpflichtungsermächtigungen zur Eröffnung der Schwerpunktlandeplätze für den Ge-

schäftsreiseluftverkehr komplett freizugeben. Dadurch erhalten die betroffenen Verkehrslandeplätze Planungssicherheit."

Weitere Infos:

<http://www.cdu-nrw.de/media/Koalitionsvereinbarung.pdf>

### 3. Wirtschaft kritisiert dezentrale Luftverkehrskonzeption in NRW

Nordrhein-Westfalen hat mit drei internationalen Flughäfen, sechs Regionalflughäfen und neun so genannten Schwerpunktländepunkten für den Geschäftsreiseverkehr eine europaweit einmalige Flugplatzdichte. An dieser dezentralen Flugplatzstruktur kommt wachsende Kritik von Seiten der Wirtschaft.

Bereits im Mai 2005 hatte die Unternehmensberatung **Booz Allen Hamilton** in einer Studie (**Airport-Benchmark-Studie**) gewarnt, dass mehr als die Hälfte aller europäischen Flughäfen langfristig Marktanteile verlieren werde und besonders NRW-Flughäfen von dem Ausleseprozess betroffen sein werden. Booz Allen Hamilton stuft die Flugplätze Niederrhein (Weeze), Mönchengladbach, Essen-Mülheim, Gütersloh, Meschede und Siegerland als wirtschaftlich bedroht ("kritische Position, geringes Marktpotential") ein, für die Flughäfen Dortmund, Münster/Osnabrück und Paderborn/Lippstadt wird eine "schwache Position" und ein "begrenzttes Marktpotential" bescheinigt. Allein für die Flughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn weisen die Wirtschaftsberater eine "stabile Position" sowie ein "hohes Marktpotential" aus. Eurowings-Vorstandschef Friedrich-Wilhelm Weitholz äußerte in diesem Zusammenhang gegenüber dem *Handelsblatt* (Ausgabe 31. Mai 2005): "Diese dezentrale Flughafenpolitik ist unsinnig und eklatant wettbewerbsverzerrend." Dabei bezog er sich insbesondere auf den "Wildwuchs" in Nordrhein-Westfalen und auf regional subventionierte Standorte wie Dortmund oder Weeze-Laarbruch. Für Jürgen Ringbeck, dem Autor der Booz Allen Hamilton-Studie, steht fest: "Der Subventionswettbewerb deutscher Kommunen macht volkswirtschaftlich keinen Sinn. Das System trägt sich nicht".

Auch die Unternehmensberatung **Boston Consulting Group** weist in ihrer im April 2005 veröffentlichten Studie "**Airports - Dawn of a New Era**" nach, dass für viele Regionalflughäfen "die Rentabilität nicht gewährleistet" sei.

Bernd Kortschak, Professor für Betriebswirtschaft und Logistik an der Fachhochschule Erfurt, kritisiert laut *Zeit* vom 4. August 2005 die fehlende Bundeskompetenz bei der Planung von Flughäfen: "Politiker vor Ort sind getrieben vom Wunsch, Arbeitsplätze zu schaffen. Kurzfristig mag das funktionieren, aber langfristig hat es fatale Folgen. Regional unausgelastete Flughäfen, die sich nur gegenseitig Passagiere abjagen, agieren nicht anders als Blutegel, die sich gegenseitig aussaugen."

Die Lufthansa lässt ebenfalls keine Gelegenheit aus, den Subventionswettbewerb an deutschen Regionalflughäfen zu kritisieren. In der August-Ausgabe ihres

*Politikbriefes* warnt die Lufthansa vor einer "Spekulationsblase" an Kleinflughäfen: "Heute sind es Landräte und Bürgermeister, Wirtschaftsförderungsgesellschaften und lokale Wirtschaftskammern, Städte und Stadtwerke. Sie pumpen ihnen anvertrautes Steuergeld in eine neuerliche Spekulationsblase. Sie spekulieren darauf, dass eine eigene Start- und Landepiste schnell eine der zahlreichen Billigfluglinien auf die heimische Scholle holt und so einen lokalen Wirtschaftsboom auslöst. Dabei zeigt eine aktuelle Studie von **McKinsey** ("**Billigflieger in Europa - eine Boombranche vor dem Wendepunkt**"), dass das rasante Wachstum dieser Airlines - erst durch die am Kleinflughäfen gezahlten Subventionen ermöglicht - sich langsam, aber sicher seinem Ende zuneigt. Die Studie erwartet einen starken Verdrängungswettbewerb, an dessen Ende nur zwei bis drei Billigairlines übrig bleiben."

Besonders peinlich ist für die Landesregierung, dass der von Jürgen Rüttgers zum persönlichen Wirtschaftsberater ernannte Lufthansa-Finanzvorstand Karl-Ludwig Kley in dieselbe Kerbe schlägt. Im Interview mit der *Welt* am Sonntag äußerte Kley am 18. September 2005: "Es ist doch so, Dortmund schadet Münster, Weeze schadet Düsseldorf, Kassel in Hessen würde Paderborn schaden." Aus Sicht von Kley reichen darum vier Flughäfen aus: Düsseldorf für den Geschäftsreise-Verkehr, Köln/Bonn für das Billigfliegersegment und den Gütertransport sowie die beiden Regionalflughäfen Münster/Osnabrück und Paderborn/Lippstadt. Im Zusammenhang mit den Flughäfen Weeze und Dortmund spricht der Lufthansa-Vorstand von einer "Verschwendung von Steuergeld". So würde im Steinkohlebergbau jeder Arbeitsplatz zwar mit 10.000 Euro subventioniert, am Flughafen Dortmund seien es aber 21.000 Euro und in Weeze sogar 50.000 Euro. "Für das Land wäre es gut, sich auf starke Flughäfen zu konzentrieren, statt in jedem Dorf einen Landeplatz zu bauen, durch den keine volkswirtschaftlichen Effekte erzielt werden", sagt Kley.

Schließlich meldete sich Anfang November auch die **Deutsche Bank** mit einer Studie unter dem Titel "**Ausbau von Regionalflughäfen: Fehlallokation von Ressourcen**" zu Wort. Die Deutsche Bank prangert darin die Verschwendung knapper öffentlicher Mittel beim Ausbau von Regionalflughäfen an. So erreichten diese Flughäfen in den meisten Fällen weder die kritische Größe zum kostendeckenden Flughafenbetrieb, noch böten sie Entlastungspotenzial für größere Flughäfen. Die Bank kritisiert, dass sich Regionalflughäfen in vielen Fällen gegenseitig

kannibalisieren und ihr Ausbau zu Wettbewerbsverzerrungen zu Lasten von größeren ganz oder teilweise privatfinanzierten Flughäfen führe.

Weitere Infos:

[http://www.boozallen.de/content/presseforum/4aax\\_0506\\_airport.asp](http://www.boozallen.de/content/presseforum/4aax_0506_airport.asp)

<http://www.handelsblatt.com/pshb?fn=tt&sfn=go&id=1044122>

[http://www.bcg.com/publications/files/BCG\\_Global\\_Airports\\_21\\_April\\_2004.pdf](http://www.bcg.com/publications/files/BCG_Global_Airports_21_April_2004.pdf)

[http://www.zeit.de/2005/32/Airport\\_Country](http://www.zeit.de/2005/32/Airport_Country)

[http://www.mckinsey.de/presse/050623\\_bb\\_airlines.htm](http://www.mckinsey.de/presse/050623_bb_airlines.htm)

[http://konzern.lufthansa.com/de/downloads/presse/politikbrief/08\\_2005/LH\\_Politikbrief\\_08\\_2005.pdf](http://konzern.lufthansa.com/de/downloads/presse/politikbrief/08_2005/LH_Politikbrief_08_2005.pdf)

<http://www.wams.de/data/2005/09/18/776985.html>

[http://www.dbresearch.de/PROD/DBR\\_INTERNET\\_DE-PROD/PROD0000000000192158.pdf](http://www.dbresearch.de/PROD/DBR_INTERNET_DE-PROD/PROD0000000000192158.pdf)

## 4. Kooperation der Flughäfen Köln/Bonn und Düsseldorf: Scheitern vorprogrammiert

Kurz nach Regierungsantritt, verkündete Nordrhein-Westfalens Verkehrsminister Oliver Wittke (CDU), dass er einen neuen Anlauf zu einer Kooperation der Flughäfen Köln/Bonn und Düsseldorf starten wolle. Gegenüber der *Deutschen Presseagentur* sagte er am 19. Juli, dass dabei die unterschiedlichen Profile der beiden Flughäfen genutzt werden sollten. „Düsseldorf ist im Chartergeschäft stark, Köln/Bonn beim Frachtverkehr“, so Wittke.

In der Vergangenheit waren allerdings alle Versuche der Politik gescheitert, die beiden Flughäfen zu einer Kooperation zu bewegen. Düsseldorfs Oberbürgermeister und Flughafen-Aufsichtsratsvorsitzender Joachim Erwin (CDU) hat seinem Parteifreund Wittke in diesem Zusammenhang in einem Interview nahegelegt, sich doch erst mal einzuarbeiten.

Horst Becker kritisierte in einer Pressemitteilung vom 21. Juli: "Wer in allgemeiner Form die Zusammenarbeit der beiden Flughäfen einfordert und als Stärke des Flughafens Köln/Bonn den Frachtverkehr nennt, hat offensichtlich im Kopf, genau diesen Verkehrsbebereich in Köln/Bonn weiter auszubauen. Dazu passt das ewige Gerede von den so genannten Jobmotoren Flughäfen. Herr Wittke (CDU) übersieht dabei geflissentlich, dass mit dem Frachtflug in vielen Fällen Nachtflug und eine erhebliche Belastung der Bevölkerung verbunden ist. Anstatt sich in allgemeiner Form über eine Zusammenarbeit zu äußern, sollte er sich zunächst einmal vor Ort mit dem Problem des nächtlichen Fluglärms auseinandersetzen."

Auch die Chefs der beiden betroffenen Flughäfen zeigten sich in einem Streitgespräch beim Travel-Expo Kongress in Köln laut *Kölner Stadt-Anzeiger* vom 25. August wenig an einer Kooperation interessiert. Rainer Schwarz, Hauptgeschäftsführer des Düsseldorfer Flughafens, kündigte vielmehr an, künftig stärker ins wachsende Billigflug-Geschäft einzusteigen und dabei Köln/Bonn Konkurrenz zu machen. Wenig später sah sich Wittke zur Klarstellung gezwungen, indem er betonte dass es ihm keineswegs um das Aufteilen von Verkehren gehe (*Neue Rhein Zeitung* vom 16. September): „Wir bilden uns nicht ein, dass wir das könnten, und wir wollen es auch gar nicht, das tun die Fluggesellschaften.“ Es gehe ihm eher um logistische Kleinigkeiten, wie sie „in USA problemlos zwischen den Flughäfen funktionieren“. Warum könne man nicht sein Gepäck in Köln aufgeben, wenn man von Düsseldorf fliege und umgekehrt?, fragt der Minister.

Weitere Infos:

<http://www.horst-becker.de/1905.0.html>

Ausführlich mit der Frage einer Kooperation der Flughäfen Köln/Bonn und Düsseldorf hat sich bereits Ende 2003 **Prof. Dr.-Ing. Heinrich Beder** in seiner vom NRW-Verkehrsministerium beauftragten Studie "**Möglichkeiten einer stärkeren Kooperation der nordrhein-westfälischen Flughäfen**" beschäftigt. Diese Studie ist auf Anfrage beim Büro von Horst Becker erhältlich.

## 5. Flughafen Düsseldorf: Klage gegen Routenverlegung (Modru X) gescheitert

Eine gerichtliche Niederlage mussten im Juli die Gegner der neuen Flugroute Modru X einstecken. Das Oberverwaltungsgericht (OVG) Münster hat die Rechtmäßigkeit der von der Deutschen Flugsicherung GmbH geplanten und vom Luftfahrt-Bundesamt

in Kraft gesetzten Abflugroute bestätigt. Die sogenannte Modru-Abflugroute war im September 2003 am Düsseldorfer Flughafen für Abflüge in Richtung Kanaren, Balearen, Frankreich, Spanien und Portugal eingeführt worden. Geklagt hatten mehrere

Kommunen (u.a. Willich und Tönisvorst) sowie mehrere Privatpersonen. Das OVG stellt in seiner Begründung zwar fest, dass durch die neue Abflugroute eine Beeinträchtigung für die Städte vorhanden sei. Die Beeinträchtigung sei aber nicht so groß, dass man Modru verbieten könne. Außerdem sei die Belastung so breiter gestreut als dies noch bei der alten Nordroute der Fall war. Das Gericht lies keine Revision zu. Das Urteil löste bei den Betroffenen Unverständnis und Verärgerung aus, nicht zuletzt weil der Vorsitzende Richter selbst durch die Modru-Flugroute begünstigt wurde. Ein Befangenheitsantrag gegen den Richter wurde jedoch vom Gericht abgelehnt.

Im Mitgliederrundbrief 9/2005 des Bürgervereins Tönisvorst gegen Fluglärm stellt Vereinsvorsitzender Dietrich Aeuer das weitere Vorgehen der Gegner dar: "Um eine Überprüfung des Urteils durch das Bundesverwaltungsgericht zu erreichen, muss zunächst

eine so genannte „Nichtzulassungsbeschwerde“ beim OVG Münster eingereicht werden. Wenn diese erfolgreich ist, muss als nächster Schritt nach Zulassung der Revision eine ausführliche Begründung erfolgen und es werden sicher noch zahlreiche anwaltliche Schriftsätze ausgetauscht. Bis dann durch das Bundesverwaltungsgericht über eine erneute Aufnahme des Verfahrens abschließend entschieden wird, kann noch ein weiteres Jahr ins Land gehen. Nach ausführlichen Diskussionen mit den Rechtsanwälten und den Vertretern der anderen Vereine steht für uns fest, wir kämpfen weiter, bis die Rechtsmittel ausgeschöpft sind!"

Weitere Infos:

<http://www.wz-newsline.de/sro.php?redid=88515>

<http://www.fluglaerm-ueber-toenisvorst.de/>

## 6. Flughafen Münster/Osnabrück: Land will Ausbau subventionieren

Der Flughafen Münster/Osnabrück (FMO) hat sich inzwischen von seinen ursprünglichen Plänen einer Verlängerung der Start- und Landebahn um 1.400 Meter auf dann 3.600 Meter verabschiedet und plant nun mit einer Länge von 3.000 Metern. Auch diese Länge soll eine Zugänglichkeit des Flughafens für Interkontinentalflugzeuge gewährleisten. Das NRW-Verkehrsministerium hatte am 28. 12. 2004 die Genehmigung für den Ausbau (auf der Basis des Antrages auf Verlängerung auf 3.600 Meter) erteilt. Dabei wurden umfangreiche Naturschutzauflagen für die lichtdurchlässige Überbauung des Eltingmühlenbachs zum Schutz des europaweit geschützten Bachneunauges gemacht. Abgesegnet wurden die Ausbaupläne Anfang September auch vom FMO-Aufsichtsrates, in dem Oberbürgermeister, Bürgermeister und Landräte der Städte Münster, Osnabrück, Greven sowie der Kreise Steinfurt und Warendorf vertreten sind. Ebenfalls zugestimmt hat am 4. September der Regionalrat Münster. Einzig die drei GRÜNEN stimmten dabei gegen die Änderung des Gebietsentwicklungsplanes. Helmut Fehr, Sprecher der GRÜNEN Regionalratsfraktion, zweifelte den Bedarf eines Ausbaus generell an, monierte die Vernichtung von Naturräumen und die ungelöste Entwässerungsfrage. Und der neue Autobahnanschluss ist für Fehr eine reine "Luxusmaßnahme".

Für die voraussichtlich 60 Mio. Euro teure Baumaßnahme lies sich kein privates Geld auftreiben, weswegen die finanziell klammen Kommunen die Ausgaben selbst schultern müssen. Der Kreis Steinfurt wird zu diesem Zweck RWE-Aktien im Wert von 17 Mio. Euro verkaufen. Jörn Möltgen, GRÜNES Ratsmitglied in Münster befürchtet jedoch einen ruinösen Ausbauwettbewerb zwischen den Flughäfen Dortmund, Paderborn und FMO. Letztendlich müssten die Bür-

gerinnen und Bürger Münsters einen Großteil der Zeche zahlen, vermutlich über die Energiepreise, da die Stadtwerke den münsterschen Anteil am FMO halten.

Die Landesregierung hat signalisiert, die bis zu 20 Mio. Euro teuren Umweltauflagen im Zusammenhang mit dem Ausbau zumindest teilweise mit Landesmitteln zu finanzieren. In der Fragestunde während der Plenarsitzung des Landtages am 1. September fühlte die GRÜNE Landtagsfraktion der Landesregierung in dieser Angelegenheit weiter aufs Zahnfleisch (Drucksache 14/132). Horst Becker fragte Verkehrsminister Wittke und Finanzminister Dr. Helmut Linssen nach den rechtlichen und haushaltrechtlichen Grundlagen für eine finanzielle Unterstützung des Ausbaus durch das Land. Die Antwort von Oliver Wittke hierzu: "Die Landesregierung will dem Vorhabenträger in Bezug auf die Umweltschutzauflagen grundsätzlich helfen, die einen nicht unerheblichen Teil der Gesamtkosten verursachen. Sie hat bereits darauf hingewiesen und wiederholt dies an dieser Stelle, dass dies selbstverständlich im Rahmen des Haushaltes möglich ist. Als Grundlage für die erforderliche Prüfung muss zunächst der Kostenumfang ermittelt werden." Auch eine Antwort nach einer möglichen Haushaltsstelle und dem Zeitpunkt der Einbringung in den Haushalt blieb die Landesregierung schuldig. So äußerte Finanzminister Linssen: "Herr Minister Wittke hat ausgeführt, dass er noch nicht einmal den Betrag kennt, um den es geht. Dann können Sie diesen Betrag auch schlecht in den Haushalt einstellen."

Der GRÜNE Landtagsabgeordnete Horst Becker äußerte bei einer Pressekonferenz am 17. Oktober in Steinfurt scharfe Kritik an den Ausbauplänen sowie an der Bereitschaft der Landesregierung, hierbei finanzielle Mittel bereit zu stellen. Künftige Interkonti-

nentalflüge vom FMO direkt nach Dubai, wie sie vom Steinfurter Landrat Thomas Kubendorff als Zukunftsperspektive ausgemalt worden waren, seien völlig abwegig. Denn nicht einmal der Flughafen Köln/Bonn mit seinem boomenden Billigflugangebot habe im Interkontinental-Segment Fuß fassen können. Becker fürchtet aufgrund seiner persönlichen Erfahrungen am Flughafen Köln/Bonn, dass es nach Ausbau der Start- und Landebahn am FMO auch zu verstärkten Nachtflügen im Frachtverkehr kommen werde. Für die Anwohner würde dies verstärkte Lärmbelastigungen mit gesundheitlichen Folgen bedeuten. Helmut Fehr, Sprecher der GRÜNEN Kreistagsfraktion im Kreis Steinfurt, wandte sich bei der Pressekonferenz gegen das Vorhaben des Kreises, zur Finanzierung der Startbahn-Erweiterung am FMO 300.000 RWE-Aktien zu verkaufen: "Angesichts der steigenden Dividenden bei RWE verscherbelt der Kreis hier nicht nur einen Teil seines Tafelsilbers, nein, er schlachtet die Kuh, die man melken kann."

Der FMO-Ausbau stößt in der Region auf deutlichen Widerstand. Gegen den Planfeststellungsbeschluss des Verkehrsministeriums liegen inzwischen 17 Klagen beim Oberverwaltungsgericht (OVG) Münster vor (Aktenzeichen: 20D80/05.AK u.a.; 20B1265/05.AK). Dazu muss das Gericht noch über 15 Anträge auf einstweiligen Rechtsschutz gegen den Planfeststellungsbeschluss entscheiden. Anfang August hat der Naturschutzbund (NABU) NRW gegen das Ausbaivorhaben Verbandsklage eingereicht. Begründet wird die Klage mit der Verletzung von europäischem Naturschutzrecht. NABU-Landesvorsitzender Josef Tumbrinck kritisiert: „Neben der drohenden Zerstörung des FFH-Gebietes Eltingmühlenbach wird im Zuge der Ausbaumaßnahmen mit der Versiegelung von mehr als 80 ha bisher unversiegelter Fläche gerechnet. Anschlussplanungen wie der AirportPark FMO verschlingen weitere 120 ha.“ Die Notwendigkeit für den Ausbau würde nach Auffassung des NA-

BU zudem mit falschen Zahlen zur zukünftigen Wirtschaftlichkeit belegt, denn die Flughafengesellschaft arbeite mit völlig veralteten Prognosen zur Entwicklung der Fluggastzahlen. Die Einwohner von Greven und Ladbergen wehren sich gegen die Lärmbelastigungen für ihre Wohnbereiche und lärmempfindliche Betriebe. Pikanterweise bekamen die Ausbaueegner nun Rückenwind ausgerechnet von Luft-hansa-Finanzvorstand Karl-Ludwig Kley, der im Wirtschaftsberatungskreis von Ministerpräsident Jürgen Rüttgers sitzt. Dieser hält es laut *Welt am Sonntag* vom 18.9.2005 für falsch, am Flughafen FMO die Start- und Landebahn für Interkontinental-Flüge auszubauen.

Die Flughafengesellschaft plant derzeit mit einem Baubeschluss zum Jahreswechsel und einem Baubeginn im Herbst 2006. Nach Angaben des OVG Münster sind Aussagen zu dem zeitlichen Ablauf des Verfahrens derzeit nicht möglich. Das NRW-Verkehrsministerium und die Flughafenleitung müssten zunächst die „Eilbedürftigkeit der Baumaßnahme“ nachweisen.

Weitere Infos:

<http://www.gruene-regionalrat-muenster.de/> (siehe: "Themen": FMO)

<http://www.gruene-muenster.de/artikel1396.html>

[http://nrw.nabu.de/modules/presseservice\\_nrw/index.php?show=114&db=](http://nrw.nabu.de/modules/presseservice_nrw/index.php?show=114&db=)

<http://www.wams.de/data/2005/09/18/776985.html>

Das komplette Protokoll der Landtags-Fragestunde am 1.9.2005 findet sich unter:

[http://www.landtag.nrw.de/portal/WWW/Webmaster/GB\\_I/I.4/Dokumentenarchiv/dokument.php?k=MMP14/6&quelle=alle&dir=j](http://www.landtag.nrw.de/portal/WWW/Webmaster/GB_I/I.4/Dokumentenarchiv/dokument.php?k=MMP14/6&quelle=alle&dir=j)

## 7. Verkehrslandeplatz Mönchengladbach: Flughafen vor dem Absturz

Am 29. September hat der Regionalrat der Bezirksregierung Düsseldorf die Änderung des Gebietsentwicklungsplanes (GEP) für den Flughafenausbau in Mönchengladbach mit einem Patt von 22 zu 22 Stimmen bei drei Enthaltungen abgelehnt. Die Stadt Mönchengladbach hat den GEP-Änderungsantrag gestellt, damit die Start- und Landebahn am Flughafen Mönchengladbach von 1.200 auf 2.320 Meter verlängert werden kann. Zusammen mit einem neuen Terminal soll diese Maßnahme rund 120 Mio. Euro kosten. Mit dem ablehnenden Votum ist auch eine Zustimmung des Planfeststellungsantrages durch das NRW-Verkehrsministerium in Frage gestellt. Die GRÜNE Landtagsfraktion ist sehr froh über die Ablehnung durch den Regionalrat. Horst Becker: "Ein Ausbau von Mönchengladbach bedeutet eine massi-

ve Verschwendung von Steuermitteln." Für Becker ist der Flugplatz Mönchengladbach ein eindringliches Beispiel, dass das Luftverkehrskonzept NRW überarbeitet werden muss. "Ein nordrhein-westfälisches Luftverkehrskonzept muss sich endlich in eine nationale Luftverkehrskonzeption einfügen, die diesen Namen auch verdient. NRW sollte durch Konzentration und sinnvolle Kooperationsformen beispielhaft vorangehen, damit der Luftverkehr künftig ökonomisch sinnvoll, ökologisch vertretbar und für die lärmbelasteten Anwohner gesundheitlich erträglich organisiert wird", so Becker.

Gegen den Ausbau hat sich in den letzten Monaten ein breiter Widerstand aus Bürgerinitiativen, Umweltverbänden, Kommunen und Parteien formiert, der seinen Höhepunkt im 160 stündigen Erörterungster-

min zum Planfeststellungsverfahren vom 30. Mai bis zum 1. Juli fand. Der Bürgerinitiativen-Zusammenschluss "Airpeace" bündelte diesen Widerstand dabei sehr effektiv. Hauptargumente der Gegner sind der fehlende Bedarf eines Ausbaus, die nicht vertretbare Zunahme des Fluglärms und von Sicherheitsrisiken, eine großflächige Versiegelung der Landschaft und die Gefährdung mehrerer Naherholungs- und Naturschutzgebiete. Dr. Werner Reh, Verkehrsexperte des Bund für Umwelt und Naturschutz brachte die Kritik folgendermaßen auf den Punkt: "Das Vorhaben ist wegen des fehlenden Bedarfs der sinnloseste Flughafen ausbau Deutschlands". Dies sehen im Übrigen die Lufthansa und BARIG, der Interessenverband von 110 nationalen und internationalen Fluggesellschaften in Deutschland, genauso. In einer Zuschrift an den NRW-Landtag nannte BARIG-Generalsekretär Martin Gaebges den "Ausbau von Mönchengladbach gesamtwirtschaftlich betrachtet wenig sinnvoll". Und Lufthansa-Finanzvorstand Karl-Ludwig Kley hält es laut *Welt am Sonntag* vom 18.9.2005 für falsch, in Mönchengladbach über eine Startbahnverlängerung zu diskutieren.

Kritik an der Haltung der Bezirksregierung kam im Vorfeld der Regionalratsentscheidung von der GRÜNEN Regionalratsfraktion. Manfred Krause, Fraktionsvorsitzender der GRÜNEN im Regionalrat Düsseldorf äußerte: „Wie schon beim Metrorapid verweist die Behörde für die elementaren Argumente wie den Bedarf, die Flugsicherheit, den Fluglärm und die Raumverträglichkeit, auf das nachgelagerte Planfeststellungsverfahren, für den GEP sollen sie keine Rolle spielen. Diese Probleme betreffen jedoch die gesamte Region und müssen daher unserer Meinung nach auf der regionalen Ebene betrachtet werden. Was sonst ist denn die Aufgabe der Regionalplanung?“ Bei allen anderen GEP-Änderungen wie Abgrabungen, Siedlungs- und Gewerbeflächen müs-

sen die Antragsteller den Bedarf nachweisen. Warum dies bei einem solchen Großvorhaben auf einmal nicht mehr regionalplanerisch relevant sein soll, ist unverständlich." Diese Auffassung wird auch von Rechtsanwalt Karsten Sommer bestätigt, der im Auftrag der GRÜNEN Regionalratsfraktion ein Gutachten zu diesem Themenkomplex erstellte.

Die Befürworter der Startbahnverlängerung hoffen nun, das Land NRW könnte zu einem späteren Zeitpunkt den im Regionalrat abgelehnten Gebietsentwicklungsplan neu aushandeln lassen. Dann nämlich, wenn der Landesverkehrsminister Oliver Wittke (CDU) den Ausbau als "landespolitisch wichtig" erklärt und einen Landesentwicklungsplan aufstellt. Diese Hoffnung der Befürworter, scheint indes geplatzt zu sein. Die *Rheinische Post* vom 5. Oktober zitiert Wittkes Sprecher im Hinblick auf die Regionalratsentscheidung mit den Worten: "Wir können mit der Entscheidung gut leben". Im übrigen stehe die schwarz-gelbe Landesregierung zum Luftfahrtkonzept 2010 der rot-grünen Regierung, und dort war nur von einem Ausbau der Landebahn auf 1.440 Meter die Rede.

Weitere Infos:

<http://www.airpeace.de/>

<http://www.bund-nrw.de/verkehr>

<http://www.wams.de/data/2005/09/18/776985.html>

<http://www.gruene-regionalrat-duesseldorf.de/index.php?id=7605>

[http://www.gruene-regionalrat-duessel-dorf.de/fileadmin/verbaende/b90\\_regionalrat\\_ddorf/Gutachten\\_RA\\_Sommer.pdf](http://www.gruene-regionalrat-duessel-dorf.de/fileadmin/verbaende/b90_regionalrat_ddorf/Gutachten_RA_Sommer.pdf)

## 8. Flughafen Weeze: Subventionen fünfmal höher als im Steinkohlebergbau

Der wirtschaftliche Abstieg des Flughafens Weeze geht ununterbrochen weiter. Mitte September hat die Abfertigungsgesellschaft GlobeGround Berlin (GGB), die am Flughafen in Weeze für die Abfertigung zuständig ist, den Vertrag zum 14. November gekündigt. In der *Neuen Rhein Zeitung* äußerte GGB-Geschäftsführer Hildenbrand: „Trotz mehrfacher Mahnungen der offenen Forderungen und Androhung rechtlicher Konsequenzen ist der Flughafen nicht bereit gewesen, die erheblichen Außenstände bei der GlobeGround Berlin zu begleichen“. Von der außerordentlichen Kündigung sind 36 Mitarbeiter betroffen. Erhebliche Unruhen gibt es auch in der Geschäftsführung der Flughafen Niederrhein GmbH. Der Aufsichtsrat der GmbH feuerte am 25. September den Geschäftsführer Alex van Elk.

2004 nutzten nur etwa 800.000 Reisende den für eine Kapazität von 2,5 Millionen Passagiere ausgelegten Flughafen. In diesem Jahr werden es nochmals deutlich weniger Fluggäste sein. Der Flughafen macht seit Jahren hohe Verluste und konnte nur durch Subventionen des Kreises Kleve am Leben erhalten werden.

In einer nichtöffentlichen Sitzung beschloss die CDU-Mehrheit im Kreistag Kleve am 08.07.04, dem Flughafen einen Kredit in Höhe von 10 Mio. Euro zu gewähren. Bereits Ende Juni stand der Airport kurz vor dem finanziellen Aus und konnte nur durch einen per Dringlichkeitsentscheid genehmigten Kredit des Kreises in Höhe von 3,5 Millionen Euro gerettet werden. Bemerkenswert ist auch, dass der Betrag nicht direkt an den Flughafen, sondern über die kreiseigene Entwicklungsgesellschaft EEL gezahlt wird. Weil der

Kreis die „ordnungsgemäße Verwendung des Darlehens“ sicherstellen will, darf der Flughafen künftig seine Rechnungen nicht mehr selbst bezahlen, das soll die EEL erledigen. „Deutlicher kann Misstrauen nicht ausgedrückt werden“, kommentierte dies die *Neue Rhein-Zeitung* in ihrer Ausgabe vom 29. Juni. 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. Die Kredite samt Zinsen sind erst im Jahr 2010 zurückzuzahlen. Ute Sickelmann, Fraktionsvorsitzende der Klever Kreistagsfraktion von Bündnis 90/ DIE GRÜNEN, kritisierte anlässlich der Kreistagsentscheidung, dass sich der Kreis als Bank für den Investor betätigt. Außerdem habe es an Informationen gemangelt, wie es um den Flughafen tatsächlich bestellt ist.

Ulrike Ulrich, CDU-Fraktionsvorsitzende im Klever Kreistag, betonte gegenüber dem *WDR*: „Der Flughafen ist für uns ein Startup.“ Er habe großes Potenzial und sei ein „Jobmotor für die Region“. Tatsächlich sind am Flughafen jedoch nur 250 Arbeitsplätze entstanden, mit fallender Tendenz. Die Lufthansa rechnete in ihrer August-Ausgabe ihres *Politikbriefes* demgegenüber vor, dass die Arbeitsplätze am Weezer Flughafen fünfmal mehr Subventionen erhielten als die Arbeitsplätze im Steinkohlebergbau in NRW (50.000 Euro pro Arbeitsplatz in Weeze gegenüber 10.000 Euro im Bergbau).

Weitere Infos:

[http://www.stopp-laarbruch.de/Stand\\_d\\_Dinge/stand\\_d\\_dinge.html](http://www.stopp-laarbruch.de/Stand_d_Dinge/stand_d_dinge.html)

[http://konzern.lufthansa.com/de/downloads/presse/politikbrief/08\\_2005/LH\\_Politikbrief\\_08\\_2005.pdf](http://konzern.lufthansa.com/de/downloads/presse/politikbrief/08_2005/LH_Politikbrief_08_2005.pdf)

## 9. Landeplatz Stadtlohn-Vreden: Land will 4 Mio. € Subventionen für Ausbau geben

Die Landtagsausschüsse für Bauen und Verkehr sowie für Haushalt und Finanzen haben am 22. September bzw. 20. Oktober gegen die Stimmen der GRÜNEN Vertreter grünes Licht für die Entsperrung einer Verpflichtungsermächtigung für den Ausbau der Start- und Landebahn des Geschäftsflugplatzes Stadtlohn-Vreden in Höhe von vier Mio. Euro gegeben. Der Ausbau wird begründet mit den Verpflichtungen der europäischen JAR-OPS1-Richtlinie, welche bestimmte Sicherheitszuschläge bei Start- und Landebahnen vorschreibt. Nach Auffassung der GRÜNEN Landtagsfraktion ist diese Argumentation jedoch nicht stichhaltig. Denn in dem Urteil des Oberverwaltungsgerichtes zum Gerichtsverfahren Tenhagen gegen die Bezirksregierung Münster (Az.: 59.11-1.2/M3) vom 30. August 2005 hat das Gericht

festgestellt, dass bereits die heutige Situation des Flugplatzes die rechtlichen Kriterien von JAR-OPS1 erfüllt. Sofern die Genehmigung der Bezirksregierung mit Sofortvollzug versehen bzw. nicht beklagt wird, könnte der Bewilligungsbescheid für die Erweiterung noch in diesem Jahr erfolgen. Für den Landeplatz Stadtlohn hatte die Bezirksregierung Münster dem Flugplatzbetreiber (Flugplatz Wenningfeld GmbH) bereits Anfang 2005 eine Teilgenehmigung erteilt. Sämtliche planungsrechtlichen Voraussetzungen sollen durch die Bezirksregierung bis November 2005 geschaffen sein. Die rot-grüne Landesregierung hatte kurz vor der Landtagswahl am 28. April Mittel, die im Landeshaushalt für den Ausbau des Flughafens in Stadtlohn vorgesehen waren, nach Dinslaken (Landeplatz Schwarze Heide) umgeleitet.

## 10. Landeplatz Bielefeld-Windelsbleiche: Subventionen für Oetkers Geschäftreisende

Die Bezirksregierung Münster hat am 2. Juni die Verlängerung der Landebahn von zurzeit 750 auf 1.250 Meter auf dem Landeplatz Bielefeld-Windelsbleiche genehmigt. Die Einwände von rund 1.200 Privatpersonen sowie Bedenken von Behörden und Naturschutzverbänden wegen der Zerstörung eines Naherholungsgebietes wurden somit verworfen. Auch wirtschaftliche Argumente sprechen nach Auffassung der „Bürgerinitiative gegen die Ausweitung des Flugbetriebes am Landeplatz Bielefeld-Windelsbleiche“ gegen die Verlängerung. Dies zeige die starke Zurückhaltung gegenüber einer künftigen Nutzung des Flughafens bei einer unter den ansässigen Wirtschaftsunternehmen durchgeführten Befra-

gung. Eine Aufnahme des geringen Bielefelder Luftverkehrs könne vielmehr durch den nahe gelegenen Flugplatz Paderborn-Lippstadt erfolgen. Mit der Landebahnverlängerung soll den Anforderungen der europäischen Richtlinie „JAR-OPS 1“ gefolgt werden. Diese schreibt Sicherheitszuschläge für Start- und Landebahnen im Geschäfts-Luftverkehr vor. Eine Million Euro hat das Land NRW bereits im vergangenen Jahr für 2005 für das Vorhaben bereitgestellt. 300.000 Euro muss die Flughafen GmbH selbst aufbringen. Aus dem Kreis der Bürgerinitiative hat sich nun eine Interessensgemeinschaft gegründet, die auf juristischem Weg weiter gegen den Ausbau des Flugplatzes kämpfen will.

### 11. Neue Studie: Schon geringer Fluglärm mindert Wohnwert

Fluglärm mindert den Wert von Häusern und Wohnungen im Rhein-Main-Gebiet um bis zu 20 Prozent. Das sind die Ergebnisse einer Studie der Technischen Universität Chemnitz zu den Auswirkungen des Flughafens auf den Preis von Immobilien. Professor Thießen und Stephan Schnorr haben 29 weltweit vorliegende Expertisen zum Einfluss von Fluglärm auf den Wert von Immobilien ausgewertet. Diese Studie brachte eine neue Erkenntnis: "Wertmin-

dernd sind schon relativ niedrige Lärmwerte. Ab zehn Dezibel Fluglärmbeitrag zum Gesamtlärm am Ort sind wertmindernde Effekte nachweisbar."

Weitere Infos:

[http://www.fluglaerm.de/hahn/gutachten/studie%20im mobien\\_fluglaerm.pdf](http://www.fluglaerm.de/hahn/gutachten/studie%20im%20mobien_fluglaerm.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](mailto: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](mailto: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