

Ausgabe 3 / Juli 2006

## 1. Editorial



Liebe Leserin,  
lieber Leser,

mit der Verabschiedung des Haushaltes 2006 hat die CDU-FDP-Landesregierung falsche Prioritäten gesetzt. Die Subventionen für den Luftverkehr und den Straßenbau wurden um rund 15 Millionen Euro erhöht. Bei Bussen und Bahnen wurde dagegen drastisch gekürzt. So müssen die Verkehrsunternehmen in NRW im Jahr 2007 allein bei den Landeszuschüssen für die Schülerbeförderung Einsparungen in Höhe von rund 50 Mio. Euro hinnehmen. Weiteres Ungemach droht den Nutzerinnen und Nutzern des ÖPNV durch die große Koalition in Berlin. Sie will in den nächsten Jahren rund drei Milliarden Euro bei den Regionalisierungsmitteln zur Finanzierung des ÖPNV kürzen, was für NRW eine Mittelkürzung von 515 Mio. Euro nach sich zieht. Wir GRÜNE konnten uns mit unseren Vorschlägen der Umschichtung von Finanzmitteln weg von Straßenbau und Luftverkehrsinfrastruktur hin zur Förderung des ÖPNV leider nicht durchsetzen.

Einen kleinen Erfolg konnten wir in den letzten Wochen verbuchen. So haben wir durchgesetzt, dass es am 24. Oktober eine Expertenanhörung im Landtag zu unserem Antrag "Kleinstaaterei beim Flughafen-ausbau in NRW stoppen - Subventionslöcher schließen" geben wird.

Erholsame Sommerferien wünscht Ihnen

Ihr Horst Becker

### Inhalt

Seite

1.	Editorial	1
2.	Haushalt 2006: Finanzierung unsinniger Flugverkehrsprojekte	1
3.	Fluglärmgesetz: keine Unterstützung für GRÜNE Verbesserungsvorschläge	2
4.	EU-Umgebungslärmrichtlinie: Schmalspur-Umsetzung gefährdet aktiven Fluglärmschutz	3
5.	Flughafen Köln/Bonn: Von signifikanter Lärminderung keine Spur	4
6.	Flughafen Düsseldorf: Erneut Niederlage für Wittke	5
7.	Flughafen Münster/Osnabrück: Kläger unterliegen vor OVG	5
8.	Flughafen Münster/Osnabrück: Landesmittel für den Ausbau	6
9.	Flughafen Niederrhein: Millionengrab für den Kreis Kleve	6
10.	Flughafen Paderborn: Konkurrenz mit Calden bleibt Thema	7
11.	Flughafen Dortmund: Spekulationen bzgl. Ausbauszenarien	8
12.	Flughafen Essen/Mülheim: Bruchlandung für Wittke	9
13.	Verkehrlandeplatz Arnsberg: Insolvenz abgewendet	9
14.	Neue VCD-Broschüre zu Umweltfolgen des Flugverkehrs	10

## 2. Haushalt 2006: Finanzierung unsinniger Flugverkehrsprojekte

Am 17. Mai verabschiedete der Landtag mit den Stimmen von CDU und FDP den Landeshaushalt 2006. Zuvor hatte die GRÜNE Landtagsfraktion zahlreiche Änderungsanträge vorgelegt, die jedoch von den Koalitionsfraktionen und teilweise auch von der SPD abgelehnt wurden. Im Bereich der Investitionsmittel für den Luftverkehr in NRW (Einzelplan 14)

beantragten die GRÜNEN eine Streichung von insgesamt 8,7 Millionen (Mio.) Euro an Barmitteln, da diese eine Fehlsubventionierung für die überdimensionierte Luftverkehrslandschaft darstellen. Den größten Brocken machen dabei die Mittel für den Ausbau von Schwerpunktlandeplätzen für den Geschäftsreiseverkehr gemäß der JAR-OPS-Richtlinie aus. Die

GRÜNEN beantragten (vergeblich) die komplette Streichung des Baransatzes der Landesregierung für das Jahr 2006 in Höhe von rund 8,1 Mio. Euro sowie von Verpflichtungsermächtigungen in Höhe von 12,6 Mio. Euro für die Flugplätze Aachen-Merzbrück, Arnsberg-Menden, Bielefeld-Windesbleiche, Bonn-Hangelar, Dinslaken-Schwarze Heide, Marl-Loemühle, Porta Westfalica und Stadtlohn-Vreden. Aus GRÜNER Sicht besteht an diesen Schwerpunktlandeplätzen für den Geschäftsreiseverkehr kein rechtlicher Handlungsbedarf der diese Finanzanstrengungen des Landes rechtfertigt.

Darüber hinaus beantragte die GRÜNE Landtagsfraktion eine Kürzung des Haushaltsansatzes „Kosten für Genehmigungs- und Antragsverfahren im Bereich der Luftfahrt“ um 200.000 Euro auf verbleibende 80.000 Euro sowie eine völlige Streichung der Verpflichtungsermächtigung für diese Position in Höhe von 300.000 Euro. Weiterhin wurde ein Antrag auf Kürzung des Ansatzes für „Aufgaben der Luftaufsicht“ von 1,25 Mio. Euro auf 860.000 Euro gestellt, was dem Ansatz des Jahres 2005 entspricht. Nach unserer Auffassung sollten Aufwendungen der Luftaufsicht verursachergerecht durch eine Anpassung

der Gebührensätze an den Flugplätzen erwirtschaftet werden.

Weiterhin beantragten die GRÜNEN die komplette Streichung der einen Mio. Euro Baransatz für 2006 sowie der Verpflichtungsermächtigung in Höhe von 10 Mio. Euro für Ausgleichsmaßnahmen im Rahmen des Ausbaus des Flughafens Münster/Osnabrück. Die Auflagen für den Ausgleich müssen auch an anderen Stellen von den Investoren selbst getragen werden. Hier kommt erschwerend hinzu: Die Mittel stammen aus dem Etat von Umweltminister Eckhard Uhlenberg (CDU) für Naturschutzmaßnahmen. Es handelt sich um eine klassische Zweckentfremdung von Haushaltsmitteln.

Weitere Infos:

Verabschiedeter Haushalt 2006:

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

GRÜNER Entschließungsantrag zum Haushalt (Drs. 14/1939): <http://www.landtag.nrw.de/> (Dokumente, Dokumentenarchiv)

### 3. Fluglärmgesetz: keine Unterstützung für GRÜNE Verbesserungsvorschläge

Der Bundestag berät derzeit über den Entwurf einer Novelle des Fluglärmgesetzes, der noch auf Vorarbeiten der rot-grünen Vorgängerregierung zurückgeht. Das Gesetz regelt den passiven Schallschutz im Umfeld von Flugplätzen, wobei in Nordrhein-Westfalen 13 Flugplätze betroffen sind. Die GRÜNE Landtagsfraktion hat den Gesetzentwurf schon bei der Vorstellung Anfang Februar scharf kritisiert und diese Kritik anlässlich des Tages gegen Lärm am 25. April erneuert. Der Entwurf führt nicht zu weniger Fluglärm, nur selten zu mehr Schallschutz und wird dem wichtigen Ziel des Gesundheitsschutzes nicht gerecht. Bestätigt sehen sich die GRÜNEN im Landtag durch die Ergebnisse der Expertenanhörung des Umweltausschusses des Bundestages am 8. Mai, bei dem Helmar Pless, persönlicher Mitarbeiter von Horst Becker, auf Einladung der GRÜNEN Bundestagsfraktion Stellung bezog. Die Experten machten in der Anhörung unter anderem deutlich, dass die Lärmwerte nicht den neueren Erkenntnissen der Lärmwirkungsforschung gerecht werden, die europaweit anerkannten Lärmkriterien nicht angewendet werden, der Gesetzentwurf keine Rechts- und Planungssicherheit schafft, die Streckung der Entschädigung für Fluglärm Betroffene übermäßig langwierig ist und das Ziel einer sinnvollen Siedlungssteuerung nicht erfüllt wird.

In einem Plenarantrag (Drucksache 14/1993) setzten wir uns deshalb am 31. Mai für substanzielle Verbesserungen des Gesetzentwurfes ein. So sollen nach GRÜNER Vorstellung niedrigere Lärmwerte für die

Schutzzonen, kürzere Streckungen für die Erstattung der Schallschutzkosten und ein Beteiligungs- und Klagerecht für Kommunen bei der Festlegung von Flugrouten eingeführt werden. Auch eine Verbesserung von Beteiligungs- und Klagerechten für Umweltverbände wird gefordert. Darüber hinaus bedarf es besserer Rechtsgrundlagen für aktiven Lärmschutz. Insbesondere für den besonders wichtigen Schutz der Nachtruhe kommt es vor allem auf Nachtflugbeschränkungen, Lärmkontingente und nach Tages- und Nachtzeit gestaffelte lärmabhängige Start- und Landeentgelte an.

Der Antrag wurde von der in diesen Themen üblichen Koalition aus CDU, SPD und FDP abgelehnt. Einen Debattenbeitrag der besonderen Art lieferte dabei Verkehrsminister Oliver Wittke (CDU) ab, bei dem er seine Unkenntnis bei dem Thema offenbarte. So äußerte er: *"Bei den Schutzzonen für bestehende zivile Flugplätze sollen die anerkannten Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung gelten. Das soll jedoch nicht für neue Flugplätze oder baulich wesentlich erweiterte Flugplätze der Fall sein. Hier wird pauschal ein Abzug von 5 dB(A) bei den Dauerschallpegeln vorgenommen. Das stellt eine klare Benachteiligung von Neu- und Ausbaumaßnahmen dar."* Tatsächlich stehen die im Gesetzentwurf genannten Werte für Bestandsflughäfen gerade nicht im Einklang mit den Erkenntnissen der Lärmwirkungsforschung, während die für den Neu- und Ausbaufall vorgesehenen Werte zumindest in die richtige Richtung weisen. Nach Auffassung der Weltgesundheits-

organisation müssten sie sogar noch 5 Dezibel niedriger liegen.

Weitere Infos:

GRÜNER Antrag (Drs. 14/1993):

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

Plenardebatte im Landtag zum Antrag:

<http://www.landtag.nrw.de/> (Parlament, Plenum, Plenarsitzungen, 31. Plenarsitzung)

Öffentliche Anhörung des Umweltausschusses des Bundestages (inkl. Stellungnahmen der Experten):

[http://www.bundestag.de/ausschuesse/a16/anhoerung/oeff\\_anhoer\\_fluglaerm/index.html](http://www.bundestag.de/ausschuesse/a16/anhoerung/oeff_anhoer_fluglaerm/index.html)

## 4. EU-Umgebungslärmrichtlinie: Schmalspur-Umsetzung gefährdet aktiven Fluglärmenschutz

Die europäische Umgebungslärmrichtlinie schreibt vor, dass an Großflughäfen bis 30. Juni 2007 eine Kartierung der Lärmsituation vorzunehmen ist. Bis zum 18. Juli 2008 müssen darauf aufbauend Lärmaktionspläne (Lärminderungspläne) zur Verringerung der Lärmbelastung rund um diese Flughäfen aufgestellt werden. Von dieser Regelung sind in NRW die Flughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn betroffen. Die gleichen Fristen zur Erstellung von Lärmkarten und Lärminderungsplänen gelten für Ballungsräume mit mehr als 250.000 Einwohnern und einer Bevölkerungsdichte von mehr als 1.000 Einwohnern pro Quadratkilometer, also die Großstädte Aachen, Bielefeld, Bochum, Bonn, Dortmund, Duisburg, Düsseldorf, Essen, Gelsenkirchen, Köln, Mönchengladbach und Wuppertal. Demzufolge sind auch die Flughäfen Dortmund und Essen/Mülheim in die Lärminderungsplanung einzubeziehen.

Bislang ist die EU-Umgebungslärmrichtlinie noch unzureichend in deutsches Recht umgesetzt worden. Zwar wurde das Bundes-Immissionschutzgesetz (§ 47 a-f BImSchG) angepasst und eine Lärmkartierungsverordnung (34. BImSchV) verabschiedet, doch gibt es derzeit noch politischen Streit über die Schwellenwerte, die eine Lärminderungsplanung auslösen sollen. Baden-Württemberg hat mit ausdrücklicher Unterstützung durch das Land NRW im Bundesrat folgende Änderung zur Lärmkartierungsverordnung vorgeschlagen: *"Lärmprobleme und Lärmauswirkungen im Sinne des § 47 d Abs. 1 Bundesimmissionsschutzgesetz liegen vor, wenn an Wohnungen, Schulen, Krankenhäusern oder anderen schützwürdigen Gebäuden ein Lden von 70 dB(A) oder ein Lnight von 60 dB(A) erreicht oder überschritten wird."*

Die GRÜNE Landtagsfraktion hat sich in einem Landtagsantrag (Drucksache 14/1991) am 1. Juni scharf gegen die Einführung derartig hoher Schwellenwerte gewandt. Sie stellen eine umwelt- und gesundheitspolitische Katastrophe dar. Denn Schwellenwerte von 70 dB am Tage und 60 dB in der Nacht liegen mindestens um 5 dB über den Werten, bei denen nach den Erkenntnissen der Lärmwirkungsforschung das Herzinfarktrisiko erheblich ansteigt. Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts liegen die Schwellenwerte für gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse entsprechend der Richtwerte der

TA Lärm für Mischgebiete bei einem äquivalenten Dauerschallpegel von 60 dB (A) tags und 45 dB (A) nachts. Nach Angaben der Bundesregierung fallen in den Anwendungsbereich einer Verordnung mit Auslösewerten von mehr als 70/60 dB (A) nur rund 2 % der Bevölkerung in Deutschland, während sich demgegenüber fast zwei Drittel der Bevölkerung vom Verkehrslärm belästigt fühlen. Derart hohe Schwellenwerte würden an Flughäfen dazu führen, dass keine Lärminderungsmaßnahmen durchgeführt werden müssen. Denn Tagesmittelungspegel von mehr als 70 dB (A) bzw. Nachtmittelungspegel von mehr als 60 dB (A) werden an keinem Flughafen in Deutschland im direkten Wohnumfeld erreicht. Der lauteste Immissionspunkt in Deutschland ist mit 68,4 dB(A) der Lärmmesspunkt 1 in Düsseldorf-Lohausen. Angesichts der massiven gesundheitlichen Beeinträchtigungen durch Fluglärm in NRW wird ein Wertepaar von 70/60 dB(A) der tatsächlichen Betroffenheit in keiner Weise gerecht.

Der Verordnungsvorschlag widerspricht zudem einer 1:1-Umsetzung der europäischen Umgebungslärmrichtlinie. Denn warum soll eine aufwändige und kostenintensive Lärmkartierung an Großflughäfen bereits ab Werten von 55 dB (A) am Tage und 50 dB (A) in der Nacht erfolgen, wenn dann erst bei Werten von mehr als 70/60 dB (A) gehandelt werden darf.

Die GRÜNE Landtagsfraktion forderte in ihrem Antrag, dass bereits ab einer Schwelle von 65 dB für den 24-Stunden-Pegel und von 55 dB für den Nachtpegel eine sofort gültige Prüfpflicht der Behörden eingeführt werden sollte, ob Aktionspläne zur Lärminderung aufzustellen sind.

In der Debatte zeigte Umweltminister Eckhard Uhlenberg (CDU), dass es ihm nicht um gesundheits- oder umweltpolitische, sondern rein um fiskalische Erwägungen geht. So äußerte er: *"Klar ist auch, verehrte Kolleginnen und Kollegen, dass es in Gebieten, die einer Lärmaktionsplanung unterliegen, zu massiven Forderungen der Bevölkerung kommen wird, wenn die Daten vorhanden sind. Das ist völlig klar. Es ist aber niemandem zu vermitteln, dass man erst plant und Maßnahmen für sinnvoll erachtet und dann nichts unternimmt, weil es auch für die Kommunen finanziell nicht realisierbar ist. Anspruchsvolle Auslösewerte würden somit Hoffnungen in der Bevölkerung wecken, die nicht erfüllt werden können."*

Der Antrag wurde schließlich in die Ausschüsse überwiesen.

Weitere Infos:

GRÜNER Antrag (Drs. 14/1991):

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

Plenardebatte im Landtag zum Antrag:

<http://www.landtag.nrw.de/> (Parlament, Plenum, Plenarsitzungen, 32. Plenarsitzung)

## 5. Flughafen Köln/Bonn: Von signifikanter Lärminderung keine Spur

Die CDU-FDP-Landesregierung beabsichtigt noch vor dem Jahr 2010 und somit noch in dieser Wahlperiode des Landtages die bis 2015 geltende Nachtflugregelung am Köln/Bonner Flughafen zu verlängern. Dies geht aus der Beantwortung einer kleinen Anfrage zum Thema hervor. Aufgekommen war diese Befürchtung schon, als Ministerpräsident Rüttgers Ende Januar bei der Einweihung der neuen UPS-Frachthalle im Hinblick auf die Nachtflugregelung sagte: *"Die Landesregierung wird sicherstellen, dass die rechtlichen Voraussetzungen über das Jahr 2015 hinaus gegeben sind."* Nun heißt es in der Antwort auf die kleine Anfrage (Drucksache 14/1515): *"Im Rahmen der in dieser Legislaturperiode anstehenden Fortschreibung der Luftverkehrskonzeption NRW wird auch die Einbeziehung der Nachtflugregelung am Flughafen Köln/Bonn zu prüfen sein."*

Mit der aktuellen Lärmsituation am Flughafen beschäftigte sich am 3. April auch die Fluglärmmmission. Den Kommissionsmitgliedern wurden aktuelle Ergebnisse einer Untersuchung des Flughafens über den Nachtfluglärm im Jahr 2005 vorgestellt. Dabei zeigte sich, dass das so genannte Nachtschutzgebiet gegenüber dem Jahr 2000 nur um 0,5 % kleiner geworden ist, obwohl im Jahr 2000 deutlich mehr Nachtflüge stattgefunden hatten als 2005 und darüber hinaus auch noch durchschnittlich sieben Flüge pro Nacht mit der besonders lauten Boeing 727 verzeichnet wurden. Die Untersuchung geht auf das 25-Punkte-Programm zurück, das dem Flughafen aufgab, an Hand der Daten von 1997, 2000 und 2005 darzulegen, ob es in der Nacht signifikant leiser geworden sei. Wir kommentierten die Ergebnisse folgendermaßen: *"Jetzt beweist sich, dass die Strategie des Flughafens, alleine auf den technischen Fortschritt zu setzen, nicht zu weniger Lärm in der Nacht führt, sondern der Lärm weiter auf hohem Niveau bleibt. Von signifikanter Lärminderung wie es das 22-Punkte-Programm vorgab, kann jedenfalls keine Rede sein! Hier beginnt sich ein Trend abzuzeichnen, auf den wir seit zwei Jahren hinweisen: Durch den vermehrten Einsatz schwerer Flugzeuge, insbesondere der MD 11, gibt es wieder eine Zunahme von lauten Schallereignissen in der Nacht. Dieser Trend geht zurzeit ungebrochen weiter, weil vermehrt von den Frachtgesellschaften die MD 11 während der Nacht eingesetzt wird. Hinzu kommt, dass damit zu*

rechnen ist, dass dies nicht das Ende der Entwicklung ist. In wenigen Jahren werden im Frachtbereich die ersten A 380 zum Einsatz kommen. Nach meiner Kenntnis hat sowohl UPS wie Federal Express jeweils zehn A 380 für den Frachtbetrieb bestellt und zehn weitere optioniert. Auch sie dürften nachts rund um den Flughafen mindestens 80 dB (A) verursachen. Der Gesamttrend zum Einsatz immer größerer 'Lastesel' im Frachtverkehr dürfte zumindest bei UPS noch dadurch gestärkt werden, dass der Frachtumschlag durch den Bau der neuen UPS-Frachthalle nochmals erhöht wird. Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass der Flughafen Köln/Bonn in der Nacht weiterhin kein guter Nachbar der lärmgeplagten Bevölkerung ist, sondern sich der Lärm auf hohem Niveau stabilisiert hat und der Trend sogar auf einen Zuwachs in den nächsten Jahren hindeutet. Damit ist klar, welche Brisanz die Pläne der Landesregierung für eine Verlängerung der Nachtflugregelung haben."

Auf Antrag von Horst Becker, der für die Stadt Lohmar in der Fluglärmmmission sitzt, beschloss die Kommission mit 12 Ja-, 9-Nein Stimmen und 3 Enthaltungen den nachfolgenden Text:

*"Die Fluglärmmmission stellt fest:*

*Mit der Verkleinerung der Zone für nächtliche Flugbewegungen über 75 dB(A) von 64,8 km<sup>2</sup> (1997) über 63,5 km<sup>2</sup> (2000) zu 63,2 km<sup>2</sup> (2005) ist es seit 1997 zu keiner signifikanten Lärminderung am Flughafen Köln/Bonn gekommen!*

*Die Vergleiche der Zahlen aus den Jahren 2000 und 2005 zeigen bereits, dass der Trend sogar wieder in Richtung mehr nächtlicher Fluglärm geht.*

*Dies lässt sich daraus ableiten, dass es seit dem Jahr 2000 zu keiner signifikanten Lärminderung gekommen ist, obwohl die Anzahl der Flugbewegungen um 12/Bewegungen/Nacht gesunken ist und im Jahr 2000 durchschnittlich 8 Flugbewegungen / Nacht mit der besonders lauten B 727 stattfanden.*

*Die Fluglärmmmission fordert deshalb Landtag und Landesregierung auf, umgehend im Sinne der Revisionsklausel weitere aktive Lärmschutzmaßnahmen für den Flugverkehr während der Nacht vorzusehen."*

Weitere Infos: (inkl. tabellarische Übersicht der Nachtflugbewegungen zwischen 1997 und 2005 in

Köln/Bonn sowie Kleine Anfrage 14/1515):

<http://www.horst-becker.de/2388.0.html>

## 6. Flughafen Düsseldorf: Erneut Niederlage für Wittke

Nach den juristischen Schlappen am Flughafen Dortmund im Dezember 2005 und am Flughafen Niederrhein im Januar 2006 musste das NRW-Verkehrsministerium unter Oliver Wittke (CDU) am 26. Juni 2006 erneut eine Niederlage beim Oberverwaltungsgericht Münster einstecken. In einer Eilentscheidung kassierte das Gericht die Betriebsgenehmigung am Düsseldorfer Flughafen vom November 2005 teilweise ein und gab damit den Klagen von Anwohnern sowie der Stadt Ratingen Recht. Nun bleibt es vorläufig für die Zeit von 22 bis 23 Uhr bei der bisherigen Festsetzung von 15 Landungen im Winter und 25 im Sommer, wie dies die alte Betriebsgenehmigung aus dem Jahr 2001 vorsah. In der neuen Betriebsgenehmigung wurden dem Flughafen 36 Landungen zwischen 22 und 23 Uhr zugestanden. Oliver Keymis, verkehrspolitischer Sprecher der GRÜNEN Landtagsfraktion, freute sich über das Urteil: „Die Innenstadtlage des Flughafens Düsseldorf beschränkt die Kapazitäten dieses Flughafens und dies hat auch das Oberverwaltungsgericht in Münster so gesehen. Der Angerlandvergleich ist weiterhin gültig. Der Düsseldorfer Flughafen ist an seine Grenzen gestoßen und der Genehmigungsminister Wittke, der die Rechtssicherheit ohne wenn und aber für gegeben hielt, erleidet eine weitere Bruchlandung. Die Beschlüsse des OVG sind unanfechtbar. Der Minister ist es umso mehr.“

Für die GRÜNE Landtagsfraktion gilt deshalb weiterhin die Forderung im GRÜNEN Landtagsantrag vom 2. Dezember 2005 (Drucksache 14/718), dem nur 14 von 184 Abgeordneten im Landtag in namentlicher Abstimmung folgten (11 GRÜNE, 3 CDU): „Die Landesregierung wird als Genehmigungsbehörde aufge-

fordert, die seit 9.11.2005 gültige Betriebsgenehmigung aufzuheben und die bereits vom Oberverwaltungsgericht Münster bestätigte Betriebsgenehmigung vom 21.09.2001 wieder in Kraft zu setzen.“

Doch statt das rechtsgültige Urteil umzusetzen, spielt das Wittke-Ministerium auf Zeit. Der Sprecher des Ministeriums, Stephan Heuschen, äußerte laut Westdeutscher Zeitung vom 30.6.2006: „Es passiert jetzt nichts. Die Planungen werden in der Urlaubszeit nicht geändert.“ Nach Auffassung von Verkehrsministerium und Flughafen hat die Gerichtsentscheidung keinen Einfluss auf die bereits koordinierten Flugplanungen. Und entsprechende Planungen gibt es bereits für den nächsten Winter. Dieses Verhalten eindeutig rechtswidrig - Flughafen und Luftverkehrsbehörde haben sich ab sofort an das wieder geltende alte Genehmigungsrecht zu halten. Es ist auch skandalös, dass das Wittke-Ministerium auf die Zuständigkeit des Flughafenkoordinators des Bundes verweist und dann 2 Wochen braucht, um das Gerichtsurteil an das Bundesverkehrsministerium zu senden. Wir werden dafür sorgen, dass diese Ignoranz der Rechtslage und Hinhaltetaktik von Wittke ein parlamentarisches Nachspiel haben wird.

Weitere Infos:

GRÜNER Antrag (Drs. 14/718):

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

Laufende Informationen gibt es unter

<http://www.BuergergegenFluglaerm.de>

## 7. Flughafen Münster/Osnabrück: Kläger unterliegen vor OVG

Im Verfahren gegen die Verlängerung der Start- und Landebahn des Flughafens Münster/Osnabrück hat das Oberverwaltungsgericht (OVG) am 13.7.2006 die Klagen des Naturschutzbundes Deutschland sowie von zwei Anwohnern abgewiesen. Die Startbahn darf somit, wie vom NRW-Verkehrsministerium in einem Planfeststellungsbeschluss Ende 2004 genehmigt, von derzeit rund 2.200 auf bis zu 3.600 Meter verlängert werden. Das Gericht ließ gegen das Urteil keine Revision zu. Allerdings muss das NRW-Verkehrsministerium den bisher in Münster/Osnabrück praktisch uneingeschränkt möglichen Nachtflug zwischen 22.00 Uhr und 6.00 Uhr morgens noch einmal überdenken. Zwischen den Lärmschutzinteressen der Anwohner und den wirtschaftlichen

Interessen des Flughafens müsse noch einmal abgewogen werden, urteilten die Richter.

Für die GRÜNE Landtagsfraktion äußerte Horst Becker in einer ersten Reaktion zum Urteil: "Das Urteil ist vor allen Dingen deshalb bedauerlich, weil es den Bedarf für einen Interkontinental-Flughafen an dieser Stelle nicht wirklich untersucht und hinterfragt hat. Die Folge wird eine weitere Zunahme des Subventionswettlaufes zwischen Münster/Osnabrück, Dortmund und - perspektivisch - Paderborn sein. Schon heute wird im Umfeld des Flughafens Dortmund diskutiert, ob auch dort die Start- und Landebahn mit erheblichem finanziellen Aufwand verlängert werden soll. Für diese übertriebenen Ausbauplanungen zahlen letztlich immer die Bürgerinnen und Bürger.“

## 8. Flughafen Münster/Osnabrück: Landesmittel für den Ausbau

Mit der Verabschiedung des Landeshaushaltes 2006 durch den Landtag am 17. Mai beschlossen die Koalitionsfraktionen von CDU und FDP auch, dem Flughafen Münster/Osnabrück im Zuge der Verlängerung der Start- und Landebahn 11 Millionen Euro Zuwendungen zur Erfüllung der Umweltauflagen zu gewähren (vgl. Newsletter „Flugverkehr in NRW“, Ausgabe November 2005). Die Entscheidung stieß bei SPD und GRÜNEN im Landtag auf heftige Kritik. Die SPD hatte zu dem Thema am 5. April einen Antrag (Drucksache 14/1550) in den Landtag eingebracht, in dem die Landesregierung zu einem Bericht zu der Subventionierung des Flughafens durch das Land aufgefordert wird. Die GRÜNE Fraktion, der dieser Antrag nicht weit genug ging, stellte einen eigenen Entschließungsantrag (Drs. 14/1597). Hierin wird der Landtag zu einer Ablehnung des 11 Millionen-Zuschusses an den Flughafen aufgefordert. Horst Becker begründete in seiner Rede den Antrag damit, dass mit der Übernahme der Kosten für Ausgleichsmaßnahmen ein gefährlicher Präzedenzfall geschaffen werde. Denn für Ausgleichsmaßnahmen, die im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens nach Recht und Gesetz festgesetzt wurden, müssten selbstverständlich die Verursacher des Eingriffes aufkommen. Andernfalls könnten auch andere Firmen eine finanzielle Beteiligung des Landes einfordern. Becker wies auch auf die mangelnde Konformität einer solchen Zahlung mit dem europäischen Recht und die mangelnde Wirtschaftlichkeit des gesamten Ausbauvorhabens hin. Der SPD warf Becker widersprüchliches Handeln vor. Denn im Kreistag des Kreises Steinfurt hatte die SPD der Veräußerung von RWE-Aktien zur anteiligen Finanzierung des Ausbaus des Flughafens Münster/Osnabrück nur unter der Bedingung zugestimmt, dass ein Landeszuschuss in Höhe von 20 Mio. Euro eingerechnet wird und ein Drittel der Kosten durch privates Kapital aufgebracht wird.

Am 15. Februar hatte Ministerpräsident Jürgen Rüttgers (CDU) die Förderung am Flughafen Münster/Osnabrück in seiner Haushaltsrede im Landtag wie folgt begründet: *„Erstens haben wir nicht vergessen, wer die Investitionsmittel für diesen Flughafen im Rahmen des Planverfahrens – ich erinnere an die Diskussionen unter den Stichworten Neunauge und Glasbausteine mitten auf der Landebahn – um über 10 Millionen Euro nach oben gefahren hat. In Wahrheit ist hier ein Schadenersatz für eine Planungspolitik zu zahlen, die Frau Höhn zu verantworten hat. Das ist es, was hier abgedeckt wird, meine Damen und Herren.“* Tatsächlich geht das inzwischen CDU-geführte Umweltministerium nicht von einer politisch veranlassten, sondern von einer sachlich gebotenen Ausgleichsmaßnahme aus. So heißt es denn im Erläuterungsband des Umweltministeriums zum Entwurf des Einzelplans 10 des Haushaltsplans 2006: *„Das Flughafengelände grenzt an FFH-/Natur- und Landschaftsschutzgebiete an. Das FFH-Gebiet Eiting-Mühlenbach wird erheblich beeinträchtigt. Im Zuge der Umsetzung der Planfeststellung zur Startbahnverlängerung werden daher zusätzliche ökologische Maßnahmen erforderlich“.*

Der SPD-Antrag wurde schließlich mit den Stimmen von CDU und FDP gegen die Stimmen von SPD und GRÜNEN abgelehnt. Der GRÜNE Antrag erhielt nur die Unterstützung der GRÜNEN.

Weitere Infos:

Anträge (Drs. 14/1550 und 14/1597):

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

Plenardebatte im Landtag zum Thema: <http://www.landtag.nrw.de/> (Parlament, Plenum, Plenarsitzungen, 25. Plenarsitzung)

## 9. Flughafen Niederrhein: Millionengrab für den Kreis Kleve

Am 6. Juni stimmte der Kreisausschuss des Kreises Kleve mit den Stimmen von CDU, SPD und FDP sowie gegen die Stimmen der GRÜNEN einer Vorlage von Landrat Wolfgang Spreen (CDU) zu, die eine Übertragung von mindestens 51 Prozent, eventuell sogar aller Anteile an der Flughafen Niederrhein GmbH auf den Kreis vorsieht. Die wirtschaftliche Lage des Flughafens hatte sich zuletzt bedrohlich zugespitzt. Der holländische Flughafenbetreiber Herman Buurman, dem derzeit noch 99 % der Anteile gehören, weigert sich, weiterhin für die monatlich rund 400.000 Euro Verluste aus dem laufenden Betrieb aufzukommen. Der Betriebsverlust des Flughafens

lag bereits im vergangenen Jahr bei 4,5 Millionen Euro bei einer Passagierzahl von rund 590.000 und rund 7.400 Flugbewegungen. In Folge der ungewissen Zukunft des Flughafens nach dem Gerichtsurteil des Oberverwaltungsgerichtes (OVG) Münster im Januar (vgl. Newsletter "Flugverkehr in NRW" vom Feb. 2006) haben neue Fluggesellschaften ihr Engagement am Flughafen eingestellt. Deshalb wird sich die finanzielle Lage des Flughafens voraussichtlich noch verschlechtern. Buurman, mit dem der Kreis nach Informationen der *NRZ Kleve* nur noch über seine Anwälte kommuniziert, hat offenbar inzwischen damit gedroht, den Flughafen vorüberge-

hend zu schließen, bis eine neue Betriebsgenehmigung vorliegt. Dies wäre jedoch faktisch das Aus für den Flughafen, weswegen sich nun der Kreis verpflichtet sieht, finanziell einzuspringen. Nach Wunsch des Landrates sollen 51 % der Anteile zu einem symbolischen Preis von einem Euro übernommen werden. Bei derzeit sieben Millionen Euro jährlichen Betriebskosten muss der Kreis also für etwa 3,5 Millionen Euro pro Jahr eventuell sogar für den ganzen Betrag eintreten. Im Falle einer Komplettübernahme des Flughafens durch den Kreis Kleve und die Gemeinde Weeze müssten der Buch- oder der Verkehrswert der Geschäftsanteile an Buurman gezahlt werden. Der Buchwert liegt derzeit nach Angaben des Kreises bei ca. 15 Millionen Euro. Der Landrat schlägt vor, die laufenden Betriebskosten über Kredite zu finanzieren. Allein deren Tilgung würde pro Jahr mindestens 280.000 Euro, maximal sogar 560.000 Euro kosten. Für dieses Geld müssen dann die kreisangehörigen Gemeinden über die Kreisumlage aufkommen. Diese würde um 0,1 bis 0,2 Prozent steigen. Dies wollen die Gemeinden jedoch offenbar nicht klaglos hinnehmen. Auf Antrag der GRÜNEN Ratsfraktion hat sich der Kevelaerer Rat am 7. Juni nahezu einstimmig gegen die Übernahme des Flughafens durch den Kreis Kleve ausgesprochen.

Der Kreis hat in der Vergangenheit bereits Kredite in Höhe von 25 Millionen Euro an den Flughafenbetreiber gezahlt, obwohl er formal nur 0,04 Prozent der Anteile an der Flughafen Niederrhein GmbH besitzt. Diese Kredite ließ sich Buurman vom Kreis auch noch bis 2010 zins- und tilgungsfrei stunden.

Die GRÜNE Kreistagsfraktion hat sich als einzige Fraktion scharf gegen einen solchen Deal gewandt und den kompletten Rückzug des Kreises aus der Flughafengesellschaft gefordert. Fraktionsvorsitzende Ute Sickelmann warf dem Flughafenbetreiber in einer Pressekonferenz Ende Mai vor, öffentliche Gelder abzuschöpfen. Sie warnte angesichts der Unklarheit, ob das Bundesverwaltungsgericht die Beschwerde gegen die Nichtzulassung der Revision durch das OVG Münster annimmt, den Kreis vor weiteren Finanzausschüssen an den Flughafen. Das Geld sei im Übrigen besser in der Sanierung von Schulen und der Stabilisierung der Kindergartenbeiträge investiert. Horst Becker kritisierte in einer Pressemitteilung ebenfalls die Verschwendung öffentlicher Mittel durch den Kreis. Hier werde gutes Geld dem schlechten hinterher geworfen und verbrannt.

Becker wandte sich auch gegen eine Forderung des Kreises Kleve sowie der Niederrheinischen IHK, den Flughafen Niederrhein als unverzichtbaren Teil einer dezentralen Luftverkehrskonzeption einzustufen: "Das Land ist übermöbliert mit Regionalflyghäfen, die sich gegenseitig kannibalisieren. Angeheizt wird der ruinöse Standortwettbewerb durch zu niedrige Start- und Landegebühren für Billigflieger, die letztlich durch die Steuerzahler finanziert werden. Mit einer Festschreibung des Flughafens Niederrhein in der Luftverkehrskonzeption NRW würde eine Entwicklung gefördert, die ein weiteres Subventionsgrab auf Dauer festschreibt. Das wäre jedoch weder im Interesse der Steuerzahler in NRW noch der Einwohner und Kommunen im Kreis Kleve.", so Becker. Eine endgültige Entscheidung fällt der Kreistag Kleve am 22. Juni.

In zwei kleinen Anfragen (Drucksachen 14/ 1586 und 14/1585) hatten wir im März versucht, Auskunft von der Landesregierung über die genaue Arbeitsplatzstruktur und die öffentlichen Subventionen am Flughafen Niederrhein zu bekommen. Der Verkehrsminister Oliver Wittke (CDU) verweigerte dabei jedoch eine ausführliche Beantwortung. Immerhin teilte die Landesregierung mit, dass von 269 am Flughafen geschaffenen Arbeitsplätzen 36 Stellen dem öffentlichen Dienst zuzuordnen sind (21 davon bei Polizei, vier bei Bundespolizei, sieben bei Tower DFS, zwei bei Zoll und zwei bei der Luftaufsicht). Das Land hat den Flughafen im Jahre 2002 mit 3,5 Mio. Euro für die Ertüchtigung der bestehenden militärischen Flugplatzanlage zu einem zivilen Verkehrsflughafen finanziell unterstützt. Für die Ausstattung der Luftaufsichtsstelle sind in den Jahren 2001 und 2002 insgesamt 160.000 Euro gezahlt worden. Darüber hinaus ist zur verkehrlichen Anbindung des Flughafens im Jahre 2002 ein Gutachten aus Landes- und EU-Mitteln durch die Landesregierung mit rund 130.000 Euro gefördert worden.

Weitere Infos:

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

Kleine Anfragen (Drs. 14/1602): <http://www.landtag.nrw.de/> (Dokumente, Dokumentenarchiv)

## 10. Flughafen Paderborn: Konkurrenz mit Calden bleibt Thema

Am 27. April beschäftigte sich der Ausschuss für Bauen und Verkehr des Landtages mit dem CDU-FDP-Antrag (Drucksache 14/1025) für eine Stärkung des Flughafens Paderborn/Lippstadt sowie gegen den Ausbau des Flugplatzes Kassel-Calden (vgl. Newsletter "Flugverkehr in NRW" vom Februar 2006). In einem Änderungsantrag (Drs. 14/1082)

hatte die GRÜNE Landtagsfraktion beantragt, den Antrag um die Forderung zu ergänzen, dem Bund die Kompetenz für die Flughafenplanung zu übertragen. Diese Forderung tauchte auch in einer einstimmig vom Detmolder Regionalrat beschlossenen Resolution auf. Der Antrag von CDU und FDP wurde schließlich von den Koalitionsfraktionen gegen das Votum

von SPD und GRÜNE bei zwei Enthaltungen aufseiten der SPD-Fraktion angenommen. Der Änderungsantrag erhielt nur die Unterstützung der GRÜNEN. In der Debatte verstrickte sich insbesondere der Herforder CDU-Landtagsabgeordnete Wolfgang Aßbrock, der zugleich Vorsitzender des Regionalrates für Ostwestfalen-Lippe ist, in Widersprüche. Denn nach Aßbrock entspricht die Forderung des Regionalrates nach einer Bundeskompetenz bei der Flughafenplanung nicht den Interessen des Landes. Im Regionalrat habe man zwar die Bundeskompetenz gefordert, als Landtagsabgeordneter sähe er das aber kritisch. Besonders dreist ist in diesem Zusammenhang, dass sich Aßbrock in der Presse wegen der Ablehnung des Koalitionsantrages durch die GRÜNEN beklagte, die GRÜNEN hätten in der Frage des Widerstandes gegen den Ausbau des Flughafens Kassel-Calden kapituliert. Horst Becker und die Paderborner GRÜNE Landtagsabgeordnete Sigrid Beer stellten in diesem Zusammenhang fest: "Wolfgang Aßbrock ist umgekippt und dem im Regionalrat einstimmig gefassten Beschluss im Verkehrsausschuss im Landtag in den Rücken gefallen. Das lassen die GRÜNEN Aßbrock und der CDU nicht durchgehen. Nicht die GRÜNEN, sondern CDU und FDP haben aus parteipolitischem Kalkül den Konsens gegen den Ausbau des Flughafens Kassel-Calden verhindert. Die Über-

nahme des gesamten vom Regionalrat einstimmig verabschiedeten Textes einschließlich der Forderung nach mehr Bundeskompetenz bei der Flughafenplanung hätte auch im Landtag unsere Zustimmung gefunden. Deswegen hatten wir beantragt, dass auch diese Textpassage beschlossen wird. Dies haben CDU und FDP abgelehnt. So muss sich Herr Aßbrock, Verkehrsminister Wittke und die CDU-FDP-Koalition zurecht vorhalten lassen, dass sie ohne Not einen Konsens in der für Paderborn wichtigen Frage verhindert haben und damit gegenüber der hessischen Landesregierung und den dort für Kassel-Calden geplanten Subventionen eine in der Sache richtige Position durch ihre Argumentation unnötig unglaubwürdig gemacht haben."

Weitere Infos:

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

Protokoll der Sitzung des Ausschusses für Bauen und Verkehr am 27. April (Drs. 14/190): <http://www.landtag.nrw.de/> (Dokumente, Dokumentenarchiv, Dokumentenart: Ausschussprotokolle)

## 11. Flughafen Dortmund: Spekulationen bzgl. Ausbauszenarien

Am Flughafen Dortmund, der sich seit März „Dortmund Airport 21“ nennt, werden mögliche Ausbaupläne immer konkreter. Die ehemaligen Prokuristen des Flughafens Werner Swierkowski und Ernst-Richard Westerhoff sind vom Flughafenbetreiber beauftragt, bis Mitte des Jahres einen Entwurf eines „Masterplanes 2020“ für die zukünftige Entwicklung des Flughafens zu erarbeiten. Nach Angaben der *Westfälischen Rundschau* (Ausgabe Dortmund) vom 23. März prüfen die Ex-Prokuristen mehrere Varianten. Selbst eine Variante einer Verlängerung der 2000-Meter-Bahn auf 2.900 Meter sei nicht ausgeschlossen. Ähnlich wie am Flughafen Münster/Osnabrück soll der Flughafen dadurch für größere und schwerere Langstreckenflugzeuge ertüchtigt werden. Ein solcher Ausbau würde sich sowohl auf die Rollbahn, als auch auf Terminal und Vorfeld beziehen und könnte nach Angaben der *Westfälischen Rundschau* rund 100 Millionen (Mio.) Euro kosten. In der Politik stießen die bisher bekannt gewordenen Ausbaupläne auf ein geteiltes Echo. Dortmunds Oberbürgermeister Gerhard Langemeyer äußerte, solange er Oberbürgermeister sei, werde es keine Verlängerung der Startbahn geben. Von den Dortmunder Ratsfraktionen wollte sich jedoch allein die GRÜNE Fraktion festlegen, dass sie auch nach der kommenden Kommunalwahl im Jahr 2009 keine Änderungen am Flughafen hinnehmen werde. Der Vorsitzende der Dortmunder SPD-Ratsfraktion, Ernst

Prüsse, äußerte dagegen nur, dass es in der jetzigen Zusammensetzung des Rates (gemeint war: mit dem rot-grünen Bündnis) keine Erweiterung geben werde. Und der Dortmunder CDU-Ratsfraktionschef Frank Henstenberg meinte, man dürfe einer Geschäftsführung nicht verbieten, sich über die Entwicklung ihres Unternehmens Gedanken zu machen. Alarmiert von der Berichterstattung in den Medien, kündigte Ursula Wirtz, Vorsitzende der Schutzgemeinschaft Fluglärm Dortmund – Kreis Unna, Widerstand an: Jeder Meter mehr sei einer zu viel, äußerte sie. Sie warf der Geschäftsführung eine Salamtaktik beim Flughafenusbau vor. „Immer ein bisschen mehr Flugverkehr, die Startbahn immer ein bisschen länger und die Flugzeuge immer ein bisschen größer. Das ist seit Jahren die Taktik des Flughafens und der Stadt Dortmund“, kritisierte Wirtz.

Wie sich ein solcher Ausbau finanzieren lässt, ist hingegen völlig offen. Der Flughafen, der zu 74 % den Dortmunder Stadtwerken und zu 26 % der Stadt Dortmund gehört, hat im Jahr 2005 26,3 Mio. Euro Verluste gemacht bei 1,7 Mio. Passagieren. Im Jahr 2004 waren es 28,3 Mio. Euro Defizite und 1,2 Mio. Fluggäste.

Weitere Infos:

Weitere Infos: Webseite der Schutzgemeinschaft Fluglärm <http://www.sgf-do-un.de>



## 12. Flughafen Essen/Mülheim: Bruchlandung für Wittke

In seiner Antwort auf unsere kleine Anfrage zum Flughafen Essen/Mülheim (Drucksache: 14/1898) musste Verkehrsminister Oliver Wittke (CDU) im Mai eingestehen, dass es eine Genehmigung auf Probe nach § 25 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) nicht gibt. Damit ist die Rechtsauffassung der GRÜNEN bestätigt worden und Minister Wittke hat sich wieder einmal blamiert. Ein von Minister Wittke im März ins Gespräch gebrachter Probetrieb für Düsenflugzeuge ist somit rechtlich nicht möglich. Auch die vom Ministerium angedachten gebündelten Ausnahmegenehmigungen für Düsenflug lässt das Gesetz nicht zu. Hierzu bedarf es einer Veränderung der Betriebsgenehmigung, die eine Zustimmung der Gesellschafter sowie ein entsprechendes Verfahren mit Bürgerbeteiligung erforderlich macht.

In der Antwort auf die kleine Anfrage wird weiterhin mitgeteilt, dass im Jahr 2004 von der zuständigen Luftfahrtbehörde 17, im Jahre 2005 21 und im Jahr 2006 bisher sieben Erlaubnisse für kleine Düsenflugzeuge gemäß § 25 LuftVG erteilt worden sind. Die Flughafen-Geschäftsführung strebt dagegen anfangs 20 bis 30 solcher kleiner Düsen-Flüge pro Woche und später sogar noch wesentlich mehr an. Nach Auskunft der Deutschen Flugsicherung sind wegen der starken räumlichen Nähe und des Vorranges des Düsseldorfer Flughafens jedoch maximal 15 Düsenflüge am Tag abwickelbar.

Die Geschäftsführung hat das Ziel, den Flughafen zu einem bedeutsamen Geschäftsflughafen auszubauen und damit aus den roten Zahlen zu kommen. Derzeit muss der Flughafen von seinen drei Anteilseignern (die Städte Mülheim/Ruhr und Essen sowie das Land NRW) mit jährlich rund 0,9 Mio. Euro bezuschusst werden. Die GRÜNE Landtagsfraktion stellt den Bedarf für einen Geschäftsflugverkehr am Essen/Mülheimer Flughafen in Frage, zumal der Flughafen Düsseldorf derzeit eine eigene Abfertigungshalle für eine schnellere und komfortablere Abwicklung von Geschäftsflügen baut.

Ein regelmäßiger Flugverkehr mit Strahltriebwerken ist durch die Betriebsgenehmigung nicht gedeckt und steht auch im Widerspruch zum Luftverkehrskonzept

des Landes NRW. Das NRW-Luftverkehrskonzept sieht die Erhaltung des Flughafens für den Geschäftsreiseluftverkehr vor, solange noch Rechtsansprüche der Flughafenutzer bestehen. Diese Rechtsansprüche aus einem Erbpachtvertrag bestehen bis zum Jahr 2034.

In der Sitzung des Ausschusses für Bauen und Verkehr am 27. April kündigte Verkehrsminister Wittke an, einen zeitlich befristeten messtechnischen Feldversuch zu unterstützen, der die Geräuschimmissionswirkungen zwischen „kleiner Düse“ und dem bisher schon betriebenen Turbo-Prop-Luftfahrzeugen am Flughafen Essen/Mülheim vergleicht. Die konkrete Ausgestaltung dieses messtechnischen Feldversuchs obliege der Bezirksregierung Düsseldorf. Wittke betonte, dass er den dauerhaften Betrieb der kleinen Düse im Rahmen einer geänderten Betriebsgenehmigung genehmigen wolle, sofern durch den Feldversuch keine erhöhten Belastungen für die Bevölkerung ermittelt würden und die Gesellschafter einen solchen Antrag einreichen.

Die GRÜNE Landtagsfraktion wird den vom Ministerium angekündigten messtechnischen Feldversuch kritisch begleiten. Das betrifft insbesondere die Messmethodik und die Kriterien für die Auswertung. Die GRÜNEN fordern außerdem, dass die Kommunen und Bürgerinitiativen bei der Absprache für den Feldversuch im Hinblick auf den Standort der Messstellen und der Messmethodik umfassend beteiligt werden.

Weitere Infos:

Kleine Anfrage (Drs. 14/1898):

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

Protokoll der Sitzung des Ausschusses für Bauen und Verkehr am 27. April (Drs. 14/190):

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

## 13. Verkehrslandeplatz Arnsberg: Insolvenz abgewendet

Bis April lagen der Landesregierung noch keine Anträge der Flugplatzgesellschaft Arnsberg-Menden auf eine Verlängerung der Start- und Landebahn des Verkehrslandeplatzes in Arnsberg-Echthausen vor. Diese Antwort erhielt der GRÜNE Landtagabgeordnete Horst Becker auf eine Kleine Anfrage (Drucksache 14/1602), die auf die Initiative der Mendener und der Wickeder GRÜNEN zurückgegangen war. In seiner Antwort auf die Anfrage schreibt Verkehrsminister

Wittke (CDU) weiter, dass die neue Flugplatzgesellschaft der Landesregierung bisher nur ihre Absicht mitgeteilt hat, den Landeplatz entsprechend der neuen Sicherheitsrichtlinien der EU auszubauen. Ein Genehmigungsantrag sowie die dazu erforderlichen Pläne, Gutachten und sonstigen Unterlagen lägen allerdings noch nicht vor. Aus diesem Grund sei auch noch keine Aussage hinsichtlich etwaiger Auswirkungen auf das angrenzende Europäische

FFH-Schutzgebiet Luerwald möglich. Grundsätzlich werde die Verlängerung der Start- und Landebahn allerdings von der Landesregierung begrüßt.

In Echthausen hat die Planung des Flugplatzausbaus in Zusammenhang mit der Planung einer eventuellen Trasse der A 46 und den damit verbundenen Auswirkungen und Naturzerstörungen zu großer Aufregung und zu Unmut geführt. Immer mehr Bürgerinnen wehren sich mittlerweile gegen die Pläne und sind dabei, sich in einer Initiative zu organisieren. Lothar Kemmerzell, Fraktionsvorsitzender der GRÜNEN in Wickede äußerte in einer Pressemitteilung: „Sowohl der Ausbau des Flugplatzes als auch eine eventuelle Autobahntrasse führen zu massiven Lärm- und Schadstoffbelastungen insbesondere der Echthausener Bevölkerung. Wir unterstützen deshalb die Aktionen der Bürgerinnen und Bürger gegen die Planungen.“

Ob ein Ausbau der Start- und Landebahn überhaupt in Übereinstimmung mit den Autobahnplänen zu bringen ist, lässt die Antwort der Landesregierung auf die GRÜNE Anfrage offen. Stefan Neuhaus, Fraktionssprecher der GAL in Menden kommentiert: „Konkrete Unterlagen zur Verlängerung der Start- und Landebahn gibt es bis heute anscheinend ebenso wenig wie die aus bekannten Gründen noch immer nicht abgestimmte Linie für einen Bau der überflüssi-

gen A 46. Deswegen kann das Ministerium nicht sagen, welche Auswirkungen das eine auf das andere hat.“

Ende März konnte die Insolvenz des Flugplatzes nur durch das finanzielle Engagement von zwei Unternehmen aus der Region abgewendet werden. Die Unternehmen haben als Gesellschafter der Flugbetriebsgesellschaft zunächst Bürgschaften für die Fortführung des defizitären Flugbetriebs übernommen und waren dann maßgeblich daran beteiligt, dass die Betriebsgesellschaft inzwischen das 200.000 qm große Flugplatzgelände vom Vorbesitzer erwarb. Die Betriebsgesellschaft plant, die etwa 1000 m lange Start- und Landebahn um einige hundert Meter zu verlängern.

Die GRÜNE Landtagsfraktion wird in den nächsten Monaten zusammen mit den GRÜNEN vor Ort ein Auge darauf haben, ob tatsächlich Anträge für die Genehmigung einer Verlängerung der Start- und Landebahn gestellt werden und wie diese gegebenenfalls beschieden werden.

Weitere Infos:

Kleine Anfrage (Drs. 14/1602):

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

## 14. Neue VCD-Broschüre zu Umweltfolgen des Flugverkehrs

Der Verkehrsclub Deutschland (VCD) hat soeben eine 48-seitige Broschüre zum Thema "Reduzierung der Umweltfolgen des Flugverkehrs" herausgegeben. Die Broschüre beinhaltet die Ergebnisse des gleichnamigen VCD-Projektes, das von Bundesumweltministerium und Umweltbundesamt finanziell unterstützt wurde. Die Broschüre gibt einen Überblick über die aktuellen politischen Prozesse, die für den Flugverkehr relevant sind. Sie zeigt die negativen Auswirkungen des Flugverkehrs auf und möchte betroffenen Bürgerinnen und Bürgern eine Argumentationshilfe für einen besseren Schutz an die Hand geben. Die Broschüre beleuchtet die vielschichtigen Wirkungen des Flugverkehrs auf Mensch und Umwelt und zeigt Instrumente auf, die geeignet sind, die negativen Folgen des zunehmenden Flugverkehrs zu reduzieren. Sie setzt sich darüber hinaus kritisch mit den tatsächlichen Auswirkungen des Flugverkehrs auf die

wirtschaftliche Entwicklung der Regionen auseinander.

Die Broschüre kann für 2,50 Euro bestellt werden beim VCD-Versandservice, Heinrich Sommer-Straße 13, 59939 Olsberg, Fax: 02962/800155, Tel.: 02962/845865, E-Mail: [bestellung@vcd.org](mailto:bestellung@vcd.org). Sie steht auch als Download zur Verfügung unter: [www.vcd.org](http://www.vcd.org) (Themen/ Flugverkehr).

---

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