

Ausgabe 4 / Oktober 2006

1. Editorial



Liebe Leserin,
lieber Leser,

am 16. September hat die CDU in NRW auf ihrem Landesparteitag einen 24-seitigen Leitantrag zum Umwelt- und Verbraucherschutz verabschiedet. Wer nun eine konstruktive Auseinandersetzung mit dem Thema sowie neue Ideen erwartet hat, wird enttäuscht. Im Bereich der

Klimaschutzpolitik beim Flugverkehr wird lediglich ein Emissionshandel für den Luftverkehr sowie ein verbessertes Luftverkehrsmanagement gefordert. Mit der Absage an eine Kerosinsteuer fällt die NRW-CDU sogar hinter Beschlüsse der Bundespartei zurück.

Bei der Politik gegen Fluglärm bleibt es in dem Papier bei schönen Worten und Appellen an den Bund und die Kommunen. Die Umweltpolitik der CDU-FDP-Landesregierung war seit der Landtagswahl durch Abbau von Standards und Kahlschlag geprägt. Deswegen gilt auch beim Luftverkehr und seinen Folgen für Mensch und Umwelt: Ministerpräsident Rüttgers sind die selbst produzierten Lebenslügen am liebsten.

Herzliche Grüße

Ihr Horst Becker

P.S.: Die von uns durchgesetzte und ursprünglich für den 24. Oktober terminierte **Expertenanhörung im Landtag** zu unserem Antrag " Kleinstaaterei beim Flughafen ausbau in NRW stoppen - Subventionslöcher schließen" musste aus Termingründen bei den Sachverständigen **auf Anfang nächsten Jahres** verlegt werden. Über den neuen Termin werde ich Sie gesondert informieren.

Inhalt

Seite

1. Editorial	1
2. Flughafen Düsseldorf: Wittke missachtet OVG-Urteil	1
3. Flughafen Köln/Bonn: Areal Nord-Genehmigung EU-rechtswidrig	2
4. Flughafen Köln/Bonn: Anwohner erzielen juristischen Erfolg!	3
5. Flughafen Dortmund: Wunschliste für Ausbau vorgelegt	4
6. Flughafen Niederrhein: Schaulaufen von CDU/FDP und SPD im Landtag	5
7. Flughafen Essen/Mülheim: Feldversuch ist Muster ohne Wert	6
8. Verkehrslandeplatz Bielefeld: Zweckentfremdung von Landesmitteln	6
9. CDU-Landesparteitag zur Umweltpolitik: Tricksen, Täuschen, Nebel werfen	7
10. Masterplan Initiative Luftverkehr – Regionalflughäfen zwischen Tiefensee und Wittke	8
11. EU-Parlaments-Beschluss zu Klimaschutz beim Flugverkehr	9
12. Strategiepapier der EU-GRÜNEN zu Verkehrspolitik	9
13. Nachtflüge verstärken Treibhauseffekt besonders stark!	10

2. Flughafen Düsseldorf: Wittke missachtet OVG-Urteil

Am 26. Juni 2006 hat das Oberverwaltungsgericht (OVG) Münster die von Verkehrsminister Oliver Wittke (CDU) erteilte Betriebsgenehmigung vom 9.11.2005 am Düsseldorfer Flughafen in einem Eil-

entschluss teilweise einkassiert (vgl. Newsletter „Flugverkehr in NRW“, Ausgabe Juli 2006). Das Gericht hat entschieden, dass es vorläufig für die Zeit von 22-23 Uhr bei den bisherigen Festsetzung von

15 Landungen im Winter und 25 im Sommer bleibt, wie dies die Betriebsgenehmigung vom 21.9.2001 vorsah. Die Änderungsgenehmigung hatte für diese Zeit 36 koordinierte Landungen zugelassen.

Der zögerliche Umgang von Minister Wittke mit dem Urteil sowie Aussagen von Wittkes Sprecher Stephan Heuschen („Es passiert jetzt nichts. Die Planungen werden in der Urlaubszeit nicht geändert.“) veranlassten uns für die GRÜNE Landtagsfraktion eine kleine Anfrage an die Landesregierung zu richten (Drs. 14/2605). Zeitgleich erreichten wir, dass auch die GRÜNE Bundestagsfraktion zum selben Sachverhalt eine kleine Anfrage an das Bundesverkehrsministerium stellte. Denn für die Erteilung der Start- und Landerechte ist der beim Bundesverkehrsministerium angesiedelte Flughafenkoordinator zuständig. Allerdings muss dieser vom Landesverkehrsministerium zum Handeln aufgefordert werden.

Die Antworten von Landes- und Bundesverkehrsministerium zeigen ein gegenseitiges Verschieben der Verantwortung auf den jeweils anderen: Wittke schreibt: *„Es wird nochmals darauf hingewiesen, dass das MBV NRW für die Erteilung und die Entziehung von Slots nicht zuständig ist. Die entsprechende Zuständigkeit liegt ausschließlich beim Bund.“* Das Bundesverkehrsministerium äußert dagegen:

„Die gerichtlichen Entscheidungen richten sich zunächst an die am Verfahren Beteiligten, hier das Land NRW und die beigeladene Flughafen Düsseldorf GmbH. Dagegen waren weder das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) noch der Flughafenkoordinator Deutschland (FHKD) an den Verfahren beteiligt.“

Die Antwort auf die Frage, ob die Obergrenze von 25 Landungen für die Zeit von 22-23 Uhr inzwischen eingehalten werden, zeigen hingegen, dass das Gerichtsurteil immer noch nicht umgesetzt worden ist und das Landesverkehrsministerium sowie der Flughafenkoordinator des Bundes ihre Vollzugsaufgaben nicht wahrnehmen. So kam es zwischen dem 26.6.2006 (Urteilsverkündung durch das OVG) und dem 13.8.2006 (Zeitpunkt der Beantwortung der kl. Anfrage) an 23 Tagen zu mehr als 25 koordinierten Landungen. An zwei Tagen davon wurden sogar mehr als 27 Landungen koordiniert.

Weitere Infos:

Antwort auf kleine Anfrage (Drs. 14/2605):
<http://www.horst-becker.de/2555.0.html>

3. Flughafen Köln/Bonn: Areal Nord-Genehmigung EU-rechtswidrig

Am 3. Juli 2006 hat die Landesplanungsbehörde im von Christa Thoben (CDU) geführten Wirtschaftsministerium mit der Genehmigung des so genannten "Areal Nord" die Voraussetzungen für den Bau zusätzlicher Abfertigungspositionen für Passagierflugzeuge am Flughafen Köln/Bonn geschaffen. Die Landesregierung hat dabei über die Ergänzung des Regionalplans für den Regierungsbezirk Köln im Bereich des Flughafens Köln-Bonn und der Wahner Heide entschieden. Dabei blieb offensichtlich unberücksichtigt, dass das infrage stehende Gebiet Bestandteil des Naturschutz- und FFH- und Vogelschutzgebietes Wahner Heide ist, von welcher der Flughafen mit seiner Fläche von 1000 ha (10 Km²) schon einen erheblichen Teil in Anspruch nimmt.

Wir kritisierten die Genehmigung in einer Pressemitteilung scharf: „Wirtschaftsministerin Thoben bricht EU-Recht und setzt sich brutal über europäisches Naturschutzrecht hinweg! Schon 2003 hatte die Bezirksregierung am Anfang des Verfahrens festgestellt, dass die Bebauung des sogenannten Areal Nord einen erheblichen Eingriff in ein FFH-Gebiet bedeuten würde.

Für einen solchen Fall sieht das EU-Recht zwingend vor, dass

- a. ein überragendes öffentliches Interesse besteht und begründet werden muss,
- b. keine darstellbaren Alternativen zu der Planung bestehen,

- c. für den Fall, dass die unter a. und b. genannten Bedingungen erfüllt werden, eine Kompensation ortsnah zu erfolgen hat.

Dies ist aber unvollständig und in Teilen bis heute gar nicht erfolgt und auch nicht substantiell begründet worden. Stattdessen begründet die Landesregierung die Notwendigkeit der Zerstörung eines europaweit bedeutsamen FFH- und Vogelschutzgebietes pauschal damit, dass nach ihrer Auffassung keine geeigneten Alternativen für die Abfertigung von Passagierflugzeugen bestünden und der Ausbau des Flughafens im Interesse der Daseinsvorsorge sei.

Spätestens an dem Punkt, wo die Landesregierung ohne jede Auflage zur Kompensation eine Genehmigung ausgesprochen hat, hat sie bereits gegen das EU-Recht verstoßen! Hinzu kommt, dass entgegen dem Vorschlag der Bezirksregierung und des Rhein-Sieg-Kreises handstreichartig darauf verzichtet wurde, die im südlichen Flughafengelände liegende Scheuerbachsenke als Kompensationsfläche auszuweisen. Es fehlt im Übrigen auch an dem nach EU-Recht notwendigen Nachweis, dass Alternativen ernsthaft geprüft wurden.

Vor dem Hintergrund, dass die Landesregierung sich derartig brutal über geltendes europäisches Recht hinweg setzt, werde ich nun bei der EU eine Beschwerde wegen Verstoßes gegen die FFH-Richtlinie einreichen."

In der Antwort auf die kleine Anfrage zu dem Sachverhalt (Drs. 14/2440) hatte die Landesregierung u.a. geantwortet: *"Welche Kompensationsmaßnahmen ggf. im Einzelnen realisiert werden, ist abschließend in einem luftrechtlichen Verfahren zu prüfen. Das gilt auch für Maßnahmen zur Sicherung der Kohärenz des Europäischen ökologischen Netzes 'Natura 2000' gem. § 48 b Abs. 7 LG NRW. Die Inanspruchnahme von Flächen innerhalb des Flughafengeländes für Kohärenzsicherungsmaßnahmen wird seitens der Landesregierung grundsätzlich ausgeschlossen."*

Letzteres sieht selbst Flughafensprecher Walter Römer anders: *"Ein Ausgleich ist zwingend vorgeschrieben, und der soll traditionell auf dem Flughafengelände stattfinden"*, sagte Römer laut *Rhein-Sieg-Anzeiger* vom 1.9.2006.

Mal sehen was draus wird....

Weitere Infos:

Antwort auf kleine Anfrage (Drs. 14/2440):
<http://www.horst-becker.de/2633.0.html>

4. Flughafen Köln/Bonn: Anwohner erzielen juristischen Erfolg!

Drei Anwohner des Flughafens Köln/Bonn haben am 21.09.2006 ein Revisionsverfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht (BVerwG) Leipzig gewonnen (Aktenzeichen: BVerwG 4 C 4.05). Das BVerwG hob ein Urteil des Oberverwaltungsgerichtes (OVG) Münster auf und verpflichtete das OVG, über die von den Flughafenwohnern geforderten Lärmschutzmaßnahmen neu zu entscheiden. Im Wesentlichen geht es dabei um die Frage, wie umfangreich der passive Lärmschutz ausgelegt sein muss. Derzeit wird das Gebiet für das Schallschutzprogramm definiert über durchschnittlich sechs und mehr nächtliche Lärmereignisse mit 75 Dezibel (dB(A)) und darüber. Der Flughafen finanziert in diesem Gebiet die Dämmung der Schlafräume mit Schallschutzfenstern und Belüftern. Es soll damit ausgeschlossen werden, dass in Schlafräumen mehr als 55 dB(A) erreicht werden. Die Anwohner zielen hingegen auf eine Obergrenze von 52 dB(A) im Rauminneren, da bei einem gekippten Fenster bei Außenpegeln zwischen 70 und 75 dB(A) mehr als die angestrebten 55 dB(A) erreicht werden. Die Forderung der Kläger läuft auf eine deutlich vergrößerte Nachtschutzzone hinaus, die durch das Auftreten von sechs und mehr Einzelschallereignissen von 70 dB(A) bzw. ein Überschreiten eines bestimmten Dauerschallpegels definiert wird.

Wir kommentierten das Urteil folgendermaßen: „Das beste Schallschutzprogramm reicht nicht aus, die Nachtruhe zu ersetzen. Trotzdem ist es gut, dass das BVerwG die Revision zugelassen hat und nun die Frage neu geklärt werden muss, ob das Schallschutzprogramm überhaupt annähernd den Erkenntnissen der Lärmwirkungsforschung entspricht. Inzwischen sollte der Flughafen Köln/Bonn endlich die Zeichen der Zeit erkennen und den Anwohnerinnen und Anwohnern entgegen kommen. Dazu würde mindestens zählen, dass er sich selber darum bemüht, schweres und lautes Fluggerät in der Nacht

auszumustern – insbesondere die vermehrt eingesetzte MD-11 und die A 300-B4 gehören dazu. Darüber hinaus muss der Flughafen endlich offen legen, wie viel Geld bisher tatsächlich in passiven Schallschutz geflossen ist und wie viel Anträge bisher abgelehnt wurden. Es geht nicht an, dass er sich immer wieder rühmt, Finanzmittel bereit gestellt zu haben, ohne den wirklichen Abfluss der Mittel und die Quote von abgelehnten Anträgen nachvollziehbar zu machen.

Auch die Landesregierung sollte aus diesem Urteil die fälligen Konsequenzen ziehen. Es darf auf keinen Fall zu der von Ministerpräsident Rüttgers im Januar bei der Einweihung der UPS-Frachthalle angekündigten Verlängerung der bis 2015 laufenden Nachtflugregelung kommen. Die von der Landesregierung angekündigte Fortschreibung des Luftverkehrskonzeptes 2010 mit gleichzeitiger Fortschreibung der Nachtflugregelung für Köln/Bonn darf nicht in den nächsten Jahren erfolgen. Stattdessen ist der Ausgang der Rechtsstreitigkeiten abzuwarten und durch eine umfangreiche epidemiologische Studie auf der Grundlage der Untersuchungen der „Ärzte gegen Fluglärm“ festzustellen, wie die gesundheitlichen Auswirkungen der permanenten Nachtruhestörungen zu beurteilen sind.“

Für die Lärmschutzgemeinschaft Flughafen Köln/Bonn steht fest: „Der Flughafen Köln/Bonn wendet bei seinem Schallschutzprogramm Lärmwerte an, die heute in der Lärmwirkungsforschung niemand mehr als geeignet ansieht. Wird die Flughafengesellschaft in dieser Angelegenheit nicht sofort selbst tätig, muss die Luftverkehrsbehörde, also das NRW-Verkehrsministerium, dafür sorgen, dass zumindest die allgemeine anerkannten Maßstäbe auch am Flughafen Köln/Bonn Anwendung finden.“

Weitere Infos:

<http://www.fluglaerm.de/koeln/PMLSGBGV.pdf>

5. Flughafen Dortmund: Wunschliste für Ausbau vorgelegt

Anfangs waren es nur Spekulationen (vgl. Newsletter „Flugverkehr in NRW“, Ausgabe Juli 2006), am 6.9.2006 präsentierte der Dortmunder Flughafenchef Manfred Kossack seine umfangreiche Wunschliste für Investitionen („Masterplan 2020“) einer staunenden Öffentlichkeit:

- Verlängerung der Start- und Landebahn von 2000 auf 2800 Meter,
- Ausweitung des Flugbetriebs von morgens sechs Uhr um eine Stunde bis 23 Uhr (z.Z. 6-22 Uhr)
- für begründete Ausnahmefälle Starts und Landungen schon ab fünf und bis 24 Uhr.

Geplant sind zudem der Ausbau des Terminals für 30 Mio. Euro und ein Bahnanschluss.

Durch die Verlängerung der Bahn könnten größere Maschinen, wie eine Boeing 737-800 oder ein Airbus 320 in Dortmund künftig auch bei Nässe bzw. Hitze starten und landen und weitere Ziele wie Ägypten und Staaten im Osten Europas erreichen. Die Ausweitung der Betriebszeiten solle es Fluggesellschaften ermöglichen, Mittelstrecken künftig vier statt bisher drei Mal pro Tag mit einer Maschine fliegen zu können. Für die Ausbaukosten muss faktisch alleine die öffentliche Hand und die Gebührenzahlerinnen und Gebührenzahler aufkommen, denn der Flughafen gehört zu 74 % den Dortmunder Stadtwerken und zu 26 % der Stadt Dortmund.

Die Ausbaupläne stießen in der Dortmund Politik weitgehend auf Ablehnung. Die Schutzgemeinschaft Fluglärm (SGF) kündigte erbitterten Widerstand an. „Sie haben eine Dimension, die alles bisher Gewesene in den Schatten stellt“, sagte SGF-Vorsitzende Ursula Wirtz laut *Ruhr Nachrichten* vom 7.9.2006. Der Verein unterstellt Kossack, „eine Lunte gelegt zu haben, um den rot-grünen Pakt zu sprengen“, der einen Ausbau des Airports bis 2009 ausschließt. Die Sprecher der in Dortmund koalierenden Ratsfraktionen von SPD und GRÜNEN zeigten sich in ihrer Ablehnung der Pläne weitgehend einig. Allerdings zeigt sich bei der SPD Bereitschaft, eine Ausdehnung der Verspätungsregelung von 23 bis 24 Uhr zuzustimmen. Die SPD will hierin anders als die GRÜNEN keine Ausweitung der Betriebszeiten sehen. So kann sich die SPD denn auch eine Verspätungsregelung von anderthalb bis zwei Stunden vorstellen, allerdings erst nach der Kommunalwahl 2009. Mario Krüger, Fraktionssprecher der Dortmunder GRÜNEN Ratsfraktion kritisiert, dass die Ausbaupläne in keiner Weise finanzwirtschaftlich durchgerechnet seien. Derzeit mache der Flughafen 28 Mio. Euro Verlust im Jahr, was 50 Prozent der gesamten Zuschüsse für den öffentlichen Personennahverkehr entspricht. Auch die Dortmunder Ratsfraktion von CDU und FDP bekundeten ihre Ablehnung einer Verlängerung der Start- und Landebahn sowie einer Ausdehnung der

Betriebszeiten, zumindest bis zur Kommunalwahl 2009.

Offensichtlich versucht der Flughafenchef Politik und Öffentlichkeit durch Gefälligkeitsgutachten gewogen zu machen. Zwei Wochen vor der Bekanntgabe der Ausbaupläne hatte die IHK Dortmund die Studie „Die regionalwirtschaftliche Bedeutung des Dortmunder Airport“ veröffentlicht. Das Gutachten preist den Flughafen als „Motor für Industrie, Handel, Dienstleistung und Beschäftigung“, erwähnt aber an keiner Stelle, dass der Flughafen allein in den letzten sechs Jahren rund 105 Mio. Euro Verluste gemacht hat. Ende September wurde dann das Ergebnis einer „repräsentativen Telefonumfrage“ der Dortmunder START Forschungs- und Beratungsgesellschaft veröffentlicht. Demnach seien angeblich 73 % der Dortmunder für den Ausbau des Flughafens. Die Anzahl der Befragten wurde dabei nicht genannt. Auftraggeber der Studie war der Flughafen Dortmund.

Der Zeitpunkt der Veröffentlichung der Ausbaupläne zielt offenbar auch in Richtung Landespolitik. Denn im nächsten Jahr will die Landesregierung die Fortschreibung der Luftverkehrskonzeption für die nordrhein-westfälischen Flugplätze einleiten. Die *Ruhr Nachrichten* spekulieren in Ihrer Ausgabe vom 1.9.2006 in die gleiche Richtung: „Es [Das Luftverkehrskonzept] könnte einem neuen ökonomisch belastbaren Konzept weichen, um das Problem des ‚Förderwahnsinns‘ in den Griff zu bekommen. Dortmund möchte dabei nicht auf der Strecke bleiben. Deshalb will man am Flughafen noch schnell für vollendete Tatsachen sorgen.“

Wir kritisierten die Ausbaupläne in einer Pressemitteilung scharf: „Ein Ausbau des Dortmunder Flughafens mit öffentlichen Mitteln heizt den Subventionswettbewerb der Regionalflughäfen weiter an. Dies trifft vor allem die Gebührenzahlerinnen und -zahler in Dortmund, die mit ihrer Energie- und Wasserrechnung für die künftig noch größer werdenden Defizite herhalten müssen. Der Wettbewerb zwischen den Flughäfen Dortmund und Münster wird sich angesichts der in Münster geplanten Landebahnverlängerung bald noch verschärfen. Perspektivisch werden sich mit dem Ausbau der Flughäfen Kassel-Calden und Paderborn vier dicht beieinander liegende Flughäfen gegenseitig kannibalisieren. Von diesem ruinösen Ausbauwettbewerb profitieren letztlich nur die Billigflieger, nicht aber die Stadt Dortmund.“

Weitere Infos:

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

Studie der IHK zur regionalwirtschaftlichen Bedeutung des Flughafens:

<http://www.dortmund.ihk24.de/servicemarken/branchen/verkehrswirtschaft/luftverkehr/airport.jsp>

6. Flughafen Niederrhein: Schaulaufen von CDU/FDP und SPD im Landtag

Im Januar diesen Jahres hatte das Oberverwaltungsgericht (OVG) Münster die Betriebsgenehmigung für den Flughafen Niederrhein (Weeze-Laarbruch) aufgehoben (vgl. Newsletter „Flugverkehr in NRW“, Ausgabe Februar 2006 und Juli 2006). In Kürze wird das Bundesverwaltungsgericht über die Beschwerde der Bezirksregierung gegen die vom Gericht nicht zugelassene Revision entscheiden.

Derweil machen sich zahlreiche Politikerinnen und Politiker von CDU, FDP und SPD verbal für den Flughafen stark. Das Ziel erläuterte Staatssekretär Manfred Palmen (CDU) gegenüber der *Rheinischer Post* (Ausgabe vom 14. August 2006): „*Es sei zunächst wichtig, dass FDP und CDU bald mit einem Parlamentsbeschluss Laarbruch demonstrativ den Rücken für die noch ausstehende Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichtes (BVG) in Leipzig stärken.*“

Unterstützt wird diese Taktik ganz offensichtlich von der SPD-Landtagsfraktion, die im September einem entsprechenden Schaulaufenantrag der CDU-FDP-Landtagsfraktion beitrug. Der Antrag, der gegen die Stimmen von Bündnis 90/ DIE GRÜNEN in der Landtagssitzung vom 13.9.2006 verabschiedet wurde, stellt im Wesentlichen fest: „*Der Landtag spricht sich zur Unterstützung der wirtschaftlichen Entwicklung der Region für die kombinierte zivile fliegerische und gewerbliche Nutzung des Flughafens Weeze aus. Das Konzept 'Euregionales Zentrum für Luftverkehr, Logistik und Gewerbe' schafft die dringend notwendigen Arbeitsplätze und stimuliert nachhaltig die wirtschaftliche Entwicklung der Region.*“

Oliver Keymis stellte in der Debatte für die GRÜNE Landtagsfraktion u.a. fest: „Der Traum, der da mal geträumt wurde, ist bisher noch nicht in Realisierung übergegangen, sondern wir haben es mit einem klassischen Billigfliegerflughafen zu tun, der aber im Prinzip kaum noch Nutzung erfährt. Die Zahl von 2 Millionen Passagiere gerechnet auf drei Jahre bedeutet – das sagt die Deutsche Bank Research ganz klar –, dass der Flughafen eigentlich nicht wettbewerbsfähig sein kann, dass er wirtschaftlich an der untersten Schwelle liegt und eigentlich bedroht ist. Vor dem Hintergrund, glaube ich, dass wir hier nicht einfach über die Fakten hinweggehen können, auch nicht über den Fakt, Herr Finanzminister – da müssten Sie besonders hoch in die Luft springen –, dass

24 Millionen Euro vom Kreis Kleve schon hineingebuttert worden sind, quasi in die Luft geblasen.“

Verkehrsminister Wittke machte in seiner Rede folgende grundsätzlichen Aussagen zur Fortentwicklung der Luftverkehrskonzeption NRW: „Den konzeptionellen Aussagen des Landes zur Funktion und zur Bedeutung eines Flugplatzes wird vom OVG eine erhebliche Bedeutung beigemessen. Dies hat sich zuletzt erneut durch die Urteile zur Startbahnverlängerung am Flughafen Münster/Osnabrück bestätigt. Es sind daher Forderungen aus der Region erhoben worden – wie ich finde zu Recht –, die NRW-Luftverkehrskonzeption 2010 kurzfristig in Bezug auf den Flughafen Niederrhein zu ändern. Ich habe trotz dieser nachvollziehbaren Forderung aus der Region derartige Forderungen abgelehnt und halte an dieser Auffassung auch fest. Ich möchte Ihnen das kurz erläutern. Eine vorzeitige isolierte Überprüfung der NRW-Luftverkehrskonzeption in Bezug auf einzelne Elemente der NRW-Flugplätze ist nicht zweckmäßig, da in jedem Fall etwaige Auswirkungen, mögliche Änderungen auf die anderen Flugplätze und ihr Funktionsgeflecht geprüft werden müssten. Meine sehr verehrten Damen und Herren, die Landesregierung wird die Fortschreibung der NRW-Luftverkehrskonzeption 2010 rechtzeitig vor Ablauf des 10-Jahres-Zeitraums in Angriff nehmen. Dabei wird sie die bisherigen Prämissen und Rahmenbedingungen überprüfen und alle eingetretenen Entwicklungen berücksichtigen. Dies gilt auch in Bezug auf den Flughafen Niederrhein.“

Die Rede des FDP-Abgeordneten Dietmar Brockes entbehrte angesichts der massiven öffentlichen Subventionen von rund 30 Mio. € für den Flughafen nicht einer gewissen Ironie: „*Wir haben dort [am Niederrhein] in der Vergangenheit einiges an Strukturwandel erlebt, klagen aber nicht wie andere über fehlende Subventionen oder dergleichen, sondern nehmen als Niederrheiner das Heft selbst in die Hand.*“

Na dann Herr Brockes, geben Sie das Heft mal nicht aus der Hand - Sie geben dem Gassenhauer „Privat vor Staat“ ein ganz neues Gewand!

Weitere Infos:

Plenardebatte im Landtag zum Thema: <http://www.landtag.nrw.de/> (Parlament, Plenum, Plenarsitzungen, 37. Plenarsitzung)

7. Flughafen Essen/Mülheim: Feldversuch ist Muster ohne Wert

Im April hatte Verkehrsminister Oliver Wittke (CDU) angekündigt, einen zeitlich befristeten messtechnischen Feldversuch am Flughafen Essen/Mülheim zu unterstützen, der die Geräuschimmissionswirkungen zwischen kleinen Düsenflugzeugen und Turbo-Prop-Luftfahrzeugen vergleicht (vgl. Newsletter „Flugverkehr in NRW“, Ausgabe Juli 2006). In einer kleinen Anfrage wollten wir nun Details über diesen Feldversuch erfahren. Doch die Antwort (Drs. 14/2427) fiel – wie bei Minister Wittke üblich – sehr unbefriedigend aus. Die Standorte der Messstellen wollte das Ministerium nicht mitteilen. Weiterhin schreibt das Ministerium auf unsere Nachfragen, dass eine Einbeziehung von Kommunen oder Bevölkerung in die Standortauswahl der Messstellen nicht vorgesehen sei. Der Feldversuch werde mit der Messtechnik des Flughafens Dortmund durch die Flughafen Essen/Mülheim GmbH selbst durchgeführt. Weiterhin heißt es in der Antwort, dass im Jahr 2006 bis Mitte August 36 Ausnahme genehmigungen für Düsenflugzeuge erteilt wurden. Im Jahr 2004 waren es 17 Ausnahme genehmigungen und im Jahr 2005 21 Ausnahme genehmigungen.

Statt für Transparenz und Öffentlichkeitsbeteiligung zu sorgen, wirft Verkehrsminister Wittke im Bündnis mit der Flughafen GmbH Nebelkerzen. Weder ist er bereit, die genauen Standorte der Messstationen zu nennen, noch dürfen sich die Betroffenen bei der Auswahl beteiligen. Wenn sogar noch der Flughafen

für die Durchführung und Auswertung der Messergebnisse zuständig ist, kann von einer Überprüfbarkeit der Ergebnisse überhaupt keine Rede sein.

Unterdessen musste der Geschäftsführer des Flughafens, Reiner Eismann, öffentlich bekennen, dass seine Strategie zur Gewinnung von Geschäftskunden bislang gescheitert ist. Das Netzwerk gegen Fluglärm und die Mülheimer GRÜNEN hatten im August aufgedeckt, dass ein im Düsenbetrieb geführter Geschäftsflughafen Essen/Mülheim bei der Wirtschaft fast keinen Anklang findet. Kronzeuge hierfür ist ausgerechnet Flughafenchef Eismann, der bei einem Vortrag auf der EU-Konferenz „Allgemeine Luftfahrt“ am 15. Mai 2006 von den „Erfolgen“ seiner intensiven Akquise berichtete. Er habe 321 Firmen angeschrieben, 115 wollten danach Infos, zehn seien jetzt mit ihm in Verhandlungen – und zwei seien tatsächlich geflogen. Fazit von Hubert Niehoff von den Mülheimer GRÜNEN laut *NRZ Mülheim* vom 18.8.2006: „Die behauptete Nachfrage ist eine Chimäre.“

Weitere Infos:

Antwort auf kleine Anfrage (Drs. 14/2427): <http://www.horst-becker.de/2631.0.html>

Präsentation von Reiner Eismann: http://www.ga-conference.de/2006/upload/pdf/reiner_eismann_-_flughafen_essen_muehlheim.pdf

8. Verkehrslandeplatz Bielefeld: Zweckentfremdung von Landesmitteln

Auf unsere Anfrage nach der Finanzierung der Asphaltierung der parallel zur Start- und Landebahn liegenden Rollbahn am Verkehrslandeplatz Bielefeld mit Landesmitteln hat Verkehrsminister Oliver Wittke (CDU) im August geantwortet (Drs. 14/2379): "Der Bau des Parallelrollweges gehörte zu der Gesamtbaumaßnahme, deren Förderung der Landtag in der letzten Legislaturperiode beschlossen hat."

Dabei ist klar: Die Asphaltierung der Rollbahn gehört nicht zu den nach den JAR-OPS-Bestimmungen erforderlichen Sicherheitsmaßnahmen. Die vom Landtag unter Rot-Grün wie auch unter Schwarz-Gelb beschlossenen Mittel für den Funktionserhalt der Schwerpunktlandeplätze für den Geschäftsreiseflugverkehr haben lediglich die Verlängerung der Start- und Landebahn gemäß der JAR-OPS 1-Richtlinie vorgesehen. Nichts anderes ist der NRW-Luftverkehrskonzeption sowie dem für den Ausbau maßgeblichen DLR-Gutachten zu entnehmen. Für uns handelt es sich bei der Verwendung der Landesmittel für die Rollbahn um eine Zweckentfremdung von Steuergeldern. Deswegen haben wir Briefe an den Landesrechnungshof sowie den Bund der

Steuerzahler geschrieben und den Verkehrsminister in einer erneuten Anfrage gebeten, Auskunft über die Landesmittel für die Rollbahn zu geben.

Die Asphaltierung der Rollbahn wurde auch von den Umweltverbänden scharf kritisiert. Der Umweltverband BUND hatte mit einer Klage vor dem Verwaltungsgericht Minden Ende Mai kurzfristig ein Baustopp erwirkt, da mit der Asphaltierung der Rollbahn die Zerstörung wertvoller Magerrasen-Biotope einherging. Der Antrag des BUND auf Aussetzung der sofortigen Vollziehung des Rollwegeausbaus wurde schließlich vom Gericht abgelehnt, so dass der Bau inzwischen vollzogen ist.

Die Flughafengesellschaft Bielefeld mbH hat im letzten Jahr die Start- und Landebahn des Verkehrslandeplatzes Bielefeld-Windelsbleiche um rund 500 Meter verlängert. Das Land hat diese Maßnahme mit Verweis auf die Sicherheitsanforderungen nach den JAR-OPS 1-Vorschriften mit rund einer Million Euro gefördert. Da sich die Notwendigkeit einer Verlängerung der Start- und Landebahn gemäß JAR-OPS 1 nur für Flugzeuge des Taxiverkehrs im Rahmen des Geschäftsreiseflugverkehrs ergibt, hatte die

Bezirksregierung Münster folgerichtig die Nutzung der längeren Bahn in ihrer Betriebsgenehmigung ursprünglich nur für Maschinen des Taxiverkehrs freigegeben. Firmenflugzeuge (so genannter "Werkverkehr") fallen nicht unter die JAR-OPS 1-Richtlinie und mussten bislang auf der kurzen Strecke der Bahn bleiben. Im August ist die Bezirksregierung Münster den Forderungen des Flughafenbetreibers nach Ausweitung des Flugverkehrs mit dem Erlass einer neuen Betriebsregelung nachgekommen. Somit können nun alle Flugzeuge über 2000 kg Höchstabfluggewicht und alle mehrmotorigen Flugzeuge zum Startlauf die gesamte verfügbare Startbahnlänge nutzen. Auch der Betrieb von strahlge-

triebenen Flugzeugen, der bis vor kurzem ausgeschlossen war, wird unter Auflagen zugelassen. Damit setzt sich die Bezirksregierung über einen Beschluss des Rates der Stadt Bielefeld hinweg, wonach die längere Piste nur von Maschinen des Taxiverkehrs und des Werkverkehrs, nicht aber für sonstige Flugzeuge genutzt werden sollte. Faktisch wurde damit nun einer Verlagerung von Geschäftsflugzeuge von Paderborn nach Bielefeld Tür und Tor geöffnet.

Weitere Infos: Antwort auf kleine Anfrage (Drs. 14/2379): <http://www.horst-becker.de/2629.0.html>

9. CDU-Landesparteitag zur Umweltpolitik: Tricksen, Täuschen, Nebel werfen

Am 16. September hat die CDU in NRW auf ihrem Landesparteitag einen 24-seitigen Leitantrag zum Umwelt- und Verbraucherschutz verabschiedet. Unter der Überschrift "Umweltlasten des Luftverkehrs marktwirtschaftlich begrenzen" heißt es u.a.: "Es ist auf lange Sicht schwer verständlich zu machen, dass Biokraftstoffe jetzt besteuert werden, der wachsende Luftverkehr aber erhebliche Emissionen verursacht und weitgehende Steuerprivilegien genießt. Die Ungleichbehandlung der verschiedenen Verkehrsträger führt auch zu einer Benachteiligung von Tourismusregionen in Nordrhein-Westfalen, die vor allem mit PKW, Bus oder Zug erreicht werden, gegenüber den Tourismusregionen im Ausland, die vor allem mit dem Flugzeug erreicht werden können. Die CDU NRW hält aus ordnungs- und wirtschaftspolitischen Grundsätzen heraus neue Steuererhöhungen für den falschen Weg. Wir sind überzeugt, dass es bessere Wege zum Abbau von Umweltbelastungen gibt. Das gilt auch für den Luftverkehr. Nach Expertenmeinung können deutlich über zehn Prozent Verminderung der Flugzeugemissionen durch ein verbessertes Luftverkehrsmanagement erzielt werden, welches Verbindungen optimiert und Warteschleifen erspart. Langfristig ist für uns ein Emissionshandel für den Luftverkehr eine realistische Option, weil damit nicht nur Flüge innerhalb der Europäischen Union, sondern auch Interkontinentalflüge, die von europäischen Flughäfen starten oder landen, einbezogen werden. Wir fordern die Landesregierung auf, im Bund und gegenüber der EU für solche Regelungen einzutreten."

Unter der Überschrift "Lärmschutz umsetzen" heißt es in dem Leitantrag: "Die CDU NRW setzt sich für eine wirksame Lärmschutzpolitik ein. Wir fordern Landesregierung und Kommunen auf, Umgebungslärm als umweltpolitische Aufgabe mit Nachdruck zu bearbeiten. Die EU-Umgebungslärmrichtlinie verpflichtet die Kommunen, die Lärmbelastung in be-

sonders betroffenen Bereichen zu kartieren und darauf aufbauend Aktionspläne zu entwickeln, um die Lärmbelastungen mittel- bis langfristig zu senken. Wir fordern den Umweltminister auf, die Kommunen dabei zu unterstützen, dass die Lärmkartierung sachgerecht, fristgemäß und kostengünstig erfolgt. Die CDU NRW setzt sich dafür ein, dass im Bund bis Ende 2006 ein Finanzierungskonzept erarbeitet wird, das die finanzielle Belastung der Kommunen verkraftbar hält. Der Bund muss seine Aufgaben für mehr Lärmschutzqualität an Bundesfernstraßen und Schienenwegen sowie Flughäfen wahrnehmen."

Die GRÜNE Landtagsfraktion hat in einer Analyse des CDU-Leitantrages dargelegt, dass das Papier eine einzige Lebenslüge der CDU ist (vgl. auch Editorial dieses Newsletters). So werden 24 Seiten mit wolkiger Lyrik gefüllt, ohne auch die kleinste, neue Idee für das eigene Regierungshandeln darin zu verstecken. Während das bisherige Regierungshandeln der CDU-FDP-Landesregierung ausschließlich von Abbau und Kahlschlag auf allen Feldern des Umwelt- und Verbraucherschutzes geprägt ist, geht die CDU wie in der Sozialpolitik auch bei der Umweltpolitik vor: Tricksen Täuschen, Nebelwerfen!

Weitere Infos:

Parteitagsbeschluss der CDU "Umwelt schützen. Verbraucher stärken" vom 16.09.2006:

www.cdu-nrw.de

Wenn auf der website der CDU nicht mehr vorhanden, kann das Papier über uns bezogen werden.

Analyse des CDU-Beschlusses durch die GRÜNE Landtagsfraktion:

<http://www.gruene.landtag.nrw.de/aktuell/aktuell-news/0609-2/Bewertung-CDU.pdf>

10. Masterplan Initiative Luftverkehr – Regionalflughäfen zwischen Tiefensee und Wittke

Mitte Juni 2006 lobte Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee (SPD) den im Oktober 2004 von der Initiative "Luftverkehr für Deutschland" vorgestellten „Masterplan“ als „ein geeignetes Handlungskonzept zur Entwicklung einer innovativen und gut ausgebauten Infrastruktur“. Tiefensee kündigte an, dass dieser „zwischen Bund und Ländern abgestimmte Ansatz“ nun fortentwickelt werde. So soll der Masterplan noch in diesem Jahr auf der Basis einer bis Ende September 2006 zu erstellenden neuen Luftverkehrsprognose fortentwickelt werden. Bereits in der Koalitionsvereinbarung von CDU, CSU und SPD vom November 2005 auf Bundesebene findet sich ein Bekenntnis zum Masterplan der Initiative Luftverkehr für Deutschland. Dort heißt es: *"Wir unterstützen die Initiative der Luftverkehrswirtschaft 'Luftverkehr für Deutschland'. Der Masterplan zur Entwicklung der Flughafeninfrastruktur bleibt dabei Grundlage für die weitere Arbeit von Bund, Ländern und Luftverkehrswirtschaft."*

Die "Initiative Luftverkehr für Deutschland" stellt ein Zusammenschluss von Lufthansa, Fraport AG, Deutsche Flugsicherung und dem Flughafen München dar. Der "Masterplan zur Entwicklung der Flughafeninfrastruktur" wurde von der Initiative im Oktober 2004 dem damaligen Bundesverkehrsminister Manfred Stolpe überreicht. Das Papier wurde von Bundesregierung und Bundestag lediglich zur Kenntnis genommen, ist aber nie zu einem handlungsleitenden Papier erklärt worden. Der Masterplan macht sich für eine stärker koordinierende Rolle des Bundes in der Luftverkehrspolitik und einen Ausbau der Großflughäfen stark. Der Ausbau von Regionalflughäfen wird dagegen kritisch gesehen. So heißt es auf Seite 23 des Masterplans: *"Durchaus mit dem Ziel einer Wirtschaftsförderung ist in den letzten Jahren die Anzahl der Flughäfen durch Konversionsprojekte ehemaliger Militärflughäfen erweitert worden. Die positive volkswirtschaftliche Wirkung konnte sich hier jedoch nicht immer entfalten. Denn einige dieser Flughäfen liegen in der Nähe zu bereits bestehenden Flughäfen. Wenn sich auf diesen neuen Flughäfen mangels ausreichender Nachfrage vor Ort nahezu ausschließlich "low-cost"-Fluggesellschaften mit deutlich erweitertem Einzugsbereich infolge günstiger Tarife ansiedeln, bleibt dies aufgrund des tarifbedingt erweiterten LCC-Einzugsgebietes nicht ohne Auswirkung auf die Nachfrageentwicklung der betroffenen Nachbarflughäfen. Es drohen Einstellungen von Flugdiensten über die Kannibalisierung der Nachfrage."*

In einer kleinen Anfrage fragten wir die Landesregierung nach ihrer Einschätzung des Masterplanes so-

wie die Beteiligung an einer Fortschreibung. In der Antwort (Drs. 14/2363) bekennt die Landesregierung, dass sie genauso wie das Bundesverkehrsministerium im Masterplan „ein geeignetes Handlungskonzept zur Entwicklung einer innovativen und gut ausgebauten Luftverkehrsstruktur“ sieht. Bezüglich der Frage, ob der Bund eine stärkere koordinierende Rolle ausüben solle, meint die Landesregierung: *"Flughafenplanung und -ausbau erfolgen in Deutschland überwiegend in regionaler Verantwortung. Der Bund hat die Möglichkeit, die Planungen in überregionaler und intermodaler Sicht zu koordinieren. Er hat die Aufgabe, die öffentlichen Interessen des Bundes in die Planungen einzubringen und im Rahmen der Auftragsverwaltung in Abstimmung mit den Ländern bundeseinheitliche Verfahren und Grundsätze sicherzustellen. Eine umfassende raumordnerische Kompetenz für Flughafenplanungen steht dem Bund nicht zu."*

Zur oben zitierten kritischen Anmerkung bzgl. der Umwandlung von militärische in zivile Flughäfen meint die Landesregierung, dass neue Konversionsvorhaben *"nur bei entsprechendem luftverkehrlichen Bedarf und nachgewiesener Wirtschaftlichkeit"* realisiert werden sollten. *"Die Landesregierung kann im Übrigen in Nordrhein-Westfalen keinen Fall von Kannibalisierung der Nachfrage durch Konversionsprojekte ehemaliger Militärflughäfen erkennen."*

Das Land Nordrhein-Westfalen ist nach Auskunft der Landesregierung durch die Mitarbeit im „Initiativ Ausschuss I“ in den Prozess der Fortschreibung des Masterplanes aktiv einbezogen.

Unterdessen hat sich Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee im Interview mit der *Rheinischen Post* (Ausgabe 13. Juli 2006) folgendermaßen zur Luftverkehrspolitik geäußert: *"Wir erstellen gerade ein Flughafenkonzept. In vielen Flughäfen steckt Steuergeld. Bei den 35 Regionalflughäfen mit weniger als einer Million Passagieren pro Jahr gibt's eine Reihe von Fehlinvestitionen. Ich würde es begrüßen, wenn auf Dauer einige Regionalflughäfen, die sich nur mit staatlicher Hilfe über Wasser halten können, keine öffentliche Unterstützung mehr bekämen."*

Weitere Infos:

Antwort auf kleine Anfrage (Drs. 14/2363):
<http://www.horst-becker.de/1566.0.html>

Masterplan der Initiative Luftverkehr:
http://www.initiative-luftverkehr.de/presse/archiv/2004_10_20_2/index.html

11. EU-Parlaments-Beschluss zu Klimaschutz beim Flugverkehr

Am 4. Juli 2006 beschloss das Europäische Parlament mit großer Mehrheit (439 Ja-, 74 Nein-Stimmen und 102 Enthaltungen) einen Bericht zur „Verringerung der Klimaauswirkungen des Luftverkehrs“, der unter der Federführung der britischen GRÜNEN-Europaabgeordneten Caroline Lucas entstanden ist. In dem Bericht, der auf einer Mitteilung der EU-Kommission zum selben Thema basiert, wird ein Bündel von Klimaschutzmaßnahmen vorgeschlagen. Der Bericht fordert die völlige Internalisierung der externen Kosten des Luftverkehrs und betont die Wichtigkeit, zwischen dem Flugverkehr und anderen Verkehrsträgern Wettbewerbsgleichheit zu schaffen. Dazu sollte eine Kerosinsteuer für alle Inlandsflüge und EU-internen Flüge (mit der Möglichkeit einer Freistellung aller Fluggesellschaften auf Strecken, auf denen Nicht-EU-Fluggesellschaften operieren) eingeführt werden. Der Bericht widmet sich ausführlich der Einführung des Emissionshandelssystems im Luftverkehr. Gefordert wird ein gesondertes, geschlossenes System für Emissionen des Luftverkehrs. Dabei sollten der geografische Geltungsbereich möglichst groß sein, die Höchstmenge streng gehandhabt werden, die ursprünglichen Zuteilungen in vollem Umfang versteigert werden und alle Klimaauswirkungen (wie etwa Kondensstreifen und Stickoxide) berücksichtigt werden. Der Bericht hat zwar keine gesetzgeberische Bindungswirkung, da die EU-Kommission aber derzeit an einem Gesetzgebungsvorschlag zur Verringerung

der Klimaauswirkungen des Luftverkehrs arbeitet, erhöht der Bericht den Druck auf den Kommission, wirksame Maßnahmen zu ergreifen. Die Notwendigkeit solcher Maßnahmen unterstrich auch Michael Cramer, verkehrspolitischer Sprecher der GRÜNEN im Europ. Parlament: „Ohne strenge und bindende Gesetze werden die Flugverkehrsgesellschaften die globalen Anstrengungen zur Eindämmung des Klimawandels zunichte machen. Der Luftverkehr ist die am schnellsten wachsende Quelle von Treibhausgas-Emissionen. Bis zum Jahr 2020 wird sich die Zahl der Flüge voraussichtlich verdoppeln. Trotzdem versucht die Flugbranche, jede Regulierung zu vermeiden und genießt weiter wettbewerbsverzerrende Ausnahmeregelungen.“

Weitere Infos:

Entschließung des EP zur Verringerung der Klimaauswirkungen des Luftverkehrs (P6_TA-PROV(2006)0296):

<http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+TA+P6-TA-2006-0296+0+DOC+XML+V0//DE>

Mitteilung der EU-Kommission zur Verringerung der Klimaauswirkungen des Luftverkehrs (KOM(2005)0459): http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/de/com/2005/com2005_0459de01.pdf

12. Strategiepapier der EU-GRÜNEN zu Verkehrspolitik

Mitte September haben die GRÜNEN im Europäischen Parlament ein neues Strategiepapier unter dem Titel „Soft Mobility Paper“ mit konkreten Vorschlägen für einen Umstieg von umweltschädlichen auf nachhaltigere Verkehrsarten vorgestellt. Die Strategie für eine zukunftsorientierte und klimafreundliche Verkehrspolitik ist eingebettet in die „Climate Change Campaign“ der Fraktion, weil ohne eine Änderung der Verkehrspolitik die Kioto-Ziele nicht erreicht werden, zu denen sich die EU verpflichtet hat. Bei der Vorstellung des Papiers wies die GRÜNE Europa-Fraktion darauf hin, dass Straßen- und Luftverkehr EU-weit für ein Drittel der klimaschädlichen CO₂-Emissionen verantwortlich sind und einen Anteil am Ölverbrauch von rund 70 % haben.

Konkret wollen die Grünen:

- auf der Basis von 1990 die CO₂-Emissionen im Verkehr bis 2012 um 8 % und bis 2020 um 30 % absenken,
- den Modal Split zugunsten der umweltfreundlichen Verkehrsarten um jährlich 1 % verschieben,

- eine verbindliche Obergrenze für die Gesamtmenge der CO₂-Emissionen aus dem Verkehr einführen,
- die externen Kosten internalisieren und die selektiven Steuersubventionen abschaffen,
- den gesamten Verkehr in den CO₂-Emissionshandel (Kioto II) einbeziehen.

Im Hinblick auf den Flugverkehr fordern die EU-GRÜNEN die Einführung einer europäischen Kerosinsteuer, mit der insbesondere die Modernisierung des bestehenden Eisenbahnnetzes finanziert werden soll, die Schaffung einer europaweiten Umsatzsteuerpflicht von grenzüberschreitenden Flügen und die Einbeziehung von Fluggesellschaften in das CO₂-Emissionshandelssystem. Beihilfen für Flughäfen sollten durch eine zu erlassende EU-Richtlinie gänzlich untersagt werden.

Weitere Infos: <http://www.michael-cramer.eu/verkehr/283786.html>

13. Nachtflüge verstärken Treibhauseffekt besonders stark!

In der Ausgabe 441 vom 15. Juni 2006 der renommierten Fachzeitschrift „nature“ stellen Klimaforscher der britischen Universität Reading fest, dass Kondensstreifen von Flugzeugen nachts wesentlich stärker zur globalen Erwärmung beitragen als tagsüber. Nach Angaben der Forscher halten die Abgas-Wolken Wärme zurück, die von der Erde abgestrahlt wird. An ihrer Oberseite wird jedoch Sonnenstrahlung in den Weltraum reflektiert, das senkt tagsüber die Temperatur. Nachts verschwindet dieser Effekt – nur die Erwärmung bleibt.

Die Forscher kommen zu folgendem Ergebnis: Obwohl Flüge zur Winterzeit, zwischen Dezember und Februar, nur einen Anteil von 22 Prozent ausmachen, verursachen sie die Hälfte der durch den Flugverkehr getriebenen Klimaerwärmung. Ähnlich sah es bei den

Nachtflügen aus: Flüge zwischen sechs Uhr abends und sechs Uhr morgens machten nur ein Viertel aller Flüge aus, trotzdem steuerten sie einen Anteil von 60 bis 80 Prozent zur Erwärmung bei.

Die Forscher führen dies darauf zurück, dass Kondensstreifen in kälterer Luft leichter entstehen. Ein Nachtflugverbot könne dazu beitragen den Klimawandel zu verlangsamen.

Marian Leimbach vom Potsdam-Institut für Klimafolgenforschung beziffert laut *Berliner Zeitung* vom 15.06.2006 den Beitrag zur globalen Erwärmung durch Flugverkehr auf derzeit etwa fünf Prozent.

Weitere Infos:

<http://www.telepolis.de/r4/artikel/22/22891/1.html>

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.

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