

Ausgabe 6 / Juli 2007

1. Editorial



Liebe Leserin,
lieber Leser,

die Wetterkapriolen in diesem Jahr und der erschreckende Bericht von rund 500 Klimaforscherinnen und -forschern aus aller Welt führen uns deutlich vor Augen: Der Klimawandel hat bereits begonnen und schreitet viel schneller voran als erwartet. Der Flugverkehr

als die am schnellsten wachsende Quelle für Treibhausgase darf nicht länger bei den internationalen Klimaschutzverpflichtungen ausgespart werden, sondern muss endlich einen Beitrag zum Klimaschutz leisten. Notwendig ist deshalb neben einer Einbeziehung des Flugverkehrs in den Emissionshandel auch die Beseitigung der Steuerfreiheit von Kerosin und die Abschaffung der Mehrwertsteuerbefreiung im grenzüberschreitenden Luftverkehr.

Ein radikales Umsteuern bei der Flugverkehrspolitik ist auch in Nordrhein-Westfalen notwendig, nicht nur aus Umwelt- sondern auch aus finanziellen Gründen. Denn der Wildwuchs beim Ausbau nordrhein-westfälischer Flugplätze schafft zahlreiche Subventionsruinen. Doch die Ablehnung unseres Landtagsantrages „Kleinstaaterei beim Flughafenausbau in NRW stoppen - Subventionslöcher schließen!“ durch CDU, SPD und FDP zeigt, dass diese Erkenntnis bei vielen noch nicht angekommen ist.

Herzliche Grüße und einen schönen Restsommer!

Ihr
Horst Becker

Inhalt	Seite
1. Editorial	1
2. GRÜNER Antrag für weniger Flughäfen in NRW abgelehnt	1
3. EU: Flugverkehr soll in Emissionshandel einbezogen werden!	2
4. Neues Fluglärmgesetz schützt Fluglärm vor Bürgern	3
5. Flughafen Köln/Bonn: GRÜNE beantragen Reduzierung der Nachtflugbelastung durch das Land.	4
6. Flughafen Düsseldorf: OVG-Urteil ist Schlag ins Gesicht der Lärmbetroffenen	5
7. Flughafen Dortmund: EU-Kommission leitet Verfahren wegen Verstoß gegen europäisches Beihilferecht ein	6
8. Flughafen Niederrhein: Ausgang des Gerichtsverfahrens völlig offen	7
9. VLP Mönchengladbach: Flughafenausbau immer unwahrscheinlicher	8
10. Flughafen Essen/Mülheim: Feldversuch ohne Aussagekraft	9
11. Flugplatz Stadtlohn: Verschwendung von Landesmitteln für Subventionsgrab	10
12. Flugplatz Dinslaken-Schwarze Heide: Nothaushaltskommunen bluten für Ausbaufinanzierung	10
13. GRÜNE Initiative für Flugticketsteuer gescheitert	11
14. Flugroutenverlaufsdarstellung im Internet Köln/Bonn und Düsseldorf	11
15. Neue Luftverkehrskonzeption des Landes NRW wird vorauss. 2008 kommen	12

2. GRÜNER Antrag für weniger Flughäfen in NRW abgelehnt

Der desaströse Subventionswettbewerb an den NRW-Flugplätze soll weitergehen. Unser Antrag auf Beendigung von öffentlichen Zuschüssen für Flugplätze

und Konzentration der Luftverkehrskonzeption auf maximal vier Standorte (Drs. 14/1029) wurde in der Landtagssitzung am 22. Mai mit der Mehrheit von

CDU, FDP und SPD abgelehnt. Aus unserer Sicht eine fatale Entscheidung. Denn NRW ist mit Flugplätzen übersorgt. Diese Flugplätze kannibalisieren sich gegenseitig. Nun wollen auch noch die Flughäfen Dortmund, Münster/Osnabrück, Mönchengladbach und Paderborn ihrer Start- und Landebahn verlängern oder neu bauen, jeweils mit der Begründung, dass ja der Nachbar auch ausbaue. Die Folge ist ein Abwärtsspirale in die Verschuldung und wachsende Belastungen der öffentlichen Hand. Und während die Kommunalaufsicht vielerorts Bäder und Sozialeinrichtungen schließen lässt oder die Erhöhung der Elternbeiträge für Kindergärten anordnet, wird hier weggeschaut. Profitierende sind die wegen der Dumpingpreise bei Start- und Landegebühren die Billigfluggesellschaften. Verlierer sind wegen der unlauteren Konkurrenz die Bahn und letztlich das Klima.

Die Anhörung zu unserem Antrag, die am 20. März durchgeführt worden war, brachte einige bemerkenswerte Erkenntnisse ans Licht. So kritisierten alle Sachverständige, darunter auch mehrere Geschäftsführer von NRW-Flughäfen, einmütig den mit 150 Millionen Euro öffentlichen Mitteln subventionierten Flughafen ausbau im hessischen Kassel-Calden als existenzbedrohend für den Flughafen Paderborn. Gleichzeitig war aber zumindest von den Vertretern der NRW-Flughäfen sowie der IHK keine Kritik an den Ausbauplanungen innerhalb von NRW zu hören, obwohl die NRW-Flughäfen teilweise geringer Entfernungen untereinander aufweisen als Kassel und Paderborn. Offensichtlich agieren die Flughäfen innerhalb des Landes nach dem Grundsatz, dass keine (Billigflug-) Krähe der anderen ein Auge aushackt.

Bei allen Unterschieden in der Bewertung des volkswirtschaftlichen Nutzens von Flughafensubventionen waren sich jedoch alle Sachverständige einig, dass

sämtliche Subventionen transparent gemacht und einer starken öffentlichen Kontrolle unterliegen sollte. Seitens der Lufthansa wurde in diesem Zusammenhang der Vorschlag gemacht, dass die von der Europäischen Union geforderte Instanz eines nationalen Regulierers neben der ihr zugedachten Aufgabe der Monopolmissbrauchskontrolle auch mit der Aufgabe der Subventionskontrolle an Flughäfen betraut werden sollte.

Ein weiteres wichtiges Ergebnis lieferte die Flugverkehrs-Anhörung beim Thema Entgelte. So bestätigte etwa die Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrshäfen, „dass in vielen Fällen die von den Fluggesellschaften als Nutzer bezahlten Entgelte derzeit nicht die tatsächlichen Kosten der Flughafeninfrastruktur decken.“ Unsere Antwort darauf, die sich auch mit dem Urteil vieler Fachleute deckt, lautet: Wir brauchen eine bundesweit gültige Regelung für einheitliche verbindliche Kalkulationsgrundlagen, damit die Entgelte zumindest die operativen Kosten des Flughafens decken.

Weitere Infos:

Plenardebatte im Landtag zum Thema:

<http://www.landtag.nrw.de/> (Parlament, Plenum, Plenarsitzungen, 61. Plenarsitzung)

GRÜNER Antrag: (Drs. 14/1029):

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

Protokoll der Anhörung zum Antrag am 20. März (APR 14/ 376): <http://www.landtag.nrw.de/> (Parlament, Ausschüsse und Gremien, Ausschuss für Bauen und Verkehr, Protokolle und Tagesordnungen, 36. Ausschusssitzung)

3. EU: Flugverkehr soll in Emissionshandel einbezogen werden!

Seit Dezember 2006 liegt ein Vorschlag der EU-Kommission zur Einbeziehung des Flugverkehrs in den europäischen Emissionshandel vor. Danach sollen ab 2011 alle Flüge innerhalb der EU durch den Emissionshandel erfasst werden. Wenn Fluglinien mehr Emissionen verursachen, als ihnen Verschmutzungsrechte zugestanden werden, müssen sie Emissionszertifikate hinzukaufen. Das würde die Ticketpreise um 1,80 bis 9 Euro erhöhen, schätzt die EU-Kommission. Ab 2012 sollen auch Flüge zwischen EU-Staaten und Nicht-EU-Staaten erfasst werden.

Wir haben den Vorschlag der EU-Kommission in einem Antrag (Drs. 14/3490) grundsätzlich begrüßt. Der Vorschlag stellt jedoch nur einen ersten Schritt zur Verringerung der Treibhausgase des Luftverkehrs dar, der dringend durch weitere Maßnahmen ergänzt werden sollte. Denn die Luftverkehrsemissionen lassen sich auf der Basis des Vorschlages der EU-

Kommission voraussichtlich nur um 3 Prozent senken, was weniger als dem jährlich prognostiziertem Zuwachs an Emissionen infolge der Zunahme des Luftverkehrs entspricht.

Nach unserer Auffassung sollten nicht nur CO₂, sondern alle klimaschädigenden Substanzen des Luftverkehrs (vor allem Stickoxide und schädliche Partikel) ihrer Treibhauswirkung gemäß in die Bemessungsgrundlage des Emissionshandelssystems einbezogen werden, da Kohlendioxid nur rund 25 Prozent des Treibhausgaseffekts des Luftverkehrs ausmacht. Mindestens die Hälfte der Emissionszertifikate sollte nicht kostenlos zugewiesen, sondern versteigert werden, damit die Fluggesellschaften nicht wie derzeit die Energiekonzerne einen ungerechtfertigten zusätzlichen Gewinn machen, indem sie sich den Marktpreis der geschenkten Zertifikate von den Kundinnen und Kunden bezahlen lassen. Daneben

bleibt es dabei: Wir benötigen zusätzlich eine europaweite Kerosinsteuer, eine Erhebung der Mehrwertsteuer für internationale Flüge sowie eine europaweit oder zumindest bundesweit einheitliche Differenzierung von Start- und Landeentgelte nach Schadstoffen und Lärm.

Trotz der klaren Faktenlage wurde unser Antrag leider mit den Stimmen von CDU und FDP bei Enthaltung der SPD abgelehnt. In der Aussprache zeigte insbesondere Wirtschaftsministerin Christa Thoben (CDU), dass sie den aktuellen Stand der wissenschaftlichen Debatte offenbar verschlafen hat. So verneinte sie die besondere Klimaschädlichkeit der durch den Flugverkehr erzeugten Kondensstreifen und hohen Schleierwolken, obwohl von der Klimafor schung anerkannt ist, dass die Gesamtwirkung des Luftverkehrs um zwei bis vier Mal stärker ist als der alleinige Effekt seiner CO₂-Emissionen.

Der Rat der Europäischen Umweltminister hat sich am 20. Februar immerhin deutlich für den Kommissionsvorschlag ausgesprochen. Bedauerlicherweise brachte jedoch keine Delegation weitergehende For derungen ein.

Inzwischen hat auch die deutsche Luftfahrtindustrie ihren Widerstand gegen den Emissionshandel aufgegeben. Die Spitzen aller Luftfahrt-Verbände und Unternehmen einigten sich Anfang Februar auf ein entsprechendes Positionspapier. Nun wird der Handel mit CO₂-Zertifikaten ausdrücklich begrüßt. Allerdings betonte die Branche, dass der Emissionshandel nur ein Teil einer Gesamtstrategie zur Minderung des CO₂-Ausstoßes sein könne. Als besonders wichtigen Beitrag zum Klimaschutz sieht die Lobby allerdings den Ausbau der Flughäfen(!).

In einem Beschluss des Parteirates vom 26.2.2007 hat sich der Bundesverband von BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN für umfassende Maßnahmen im Bereich des Klimaschutzes ausgesprochen, darunter auch Maßnahmen zur Verringerung von Luftverkehrsemissionen. In die gleiche Richtung zielt auch ein Antrag der GRÜNEN Landtagsfraktion vom 7.11.2006 (Drucksache 14/2873).

Weitere Infos:

Plenardebatte im Landtag zum Thema: <http://www.landtag.nrw.de/> (Parlament, Plenum, Plenarsitzungen, 50. Plenarsitzung); GRÜNER Antrag: (Drs. 14/3490): <http://www.landtag.nrw.de/> (Dokumente, Dokumentenarchiv)

Vorschlag der EU-Kommission für eine Einbeziehung des Flugverkehrs in den Emissionshandel: http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/de/com/2006/com2006_0818de01.pdf

Germanwatch-Studie "Einbezug des Flugverkehrs in den Europäische Emissionshandelssystem": <http://www.germanwatch.org/klima/etfleu06.pdf>

Beschluss des Parteirates des Bundesverbandes von Bündnis 90 / DIE GRÜNEN: http://www.gruene.de/cms/files/dokbin/170/170299.beschluss_zum_klimaschutz.pdf

GRÜNER Antrag: (Drs. 14/2873): <http://www.landtag.nrw.de/> (Dokumente, Dokumentenarchiv)

4. Neues Fluglärmgesetz schützt Fluglärm vor Bürgern – Flugverkehrslobby hat sich durchgesetzt

Am 07.06.2007 ist die Novelle des Fluglärmgesetzes in Kraft getreten. Der Bundestag hat das Gesetz am 14.12.2006 nach jahrelanger Debatte verabschiedet. Dafür stimmten SPD, FDP und die ganz große Mehrheit von CDU/CSU, dagegen stimmten GRÜNE und Linkspartei sowie wenige CDU/CSU-Abgeordnete.

Das Gesetz regelt im Wesentlichen lediglich die Finanzierung von Schallschutzmaßnahmen bei Wohnungen im Umfeld größerer Flughäfen und Landeplätze und schränkt die Besiedlung im Flughafenumfeld ein. Aktiver Lärmschutz wie Nachtflugbeschränkungen und Nachtflugverbote sind nicht vorgesehen.

Im Laufe jahrelanger Beratungszeit ist aus einem anfangs ambitionierten Gesetzentwurfes des ehemaligen Umweltministers Jürgen Trittin (GRÜNE) wegen des massiven Druckes der Flugverkehrslobby sowie von Bundesverkehrs-, Bundesverteidigungs- und Bundesfinanzministerium ein völlig unzureichendes

Gesetz geworden. das den nicht genügt. Mit seinen viel zu hoch angesetzten Grenzwerten ignoriert das Gesetz die aktuellen Erkenntnisse der Lärmmedizin und nimmt sogar bewusst eine starke Beeinträchtigung und gesundheitliche Schädigung von zahlreichen Anwohnerinnen und Anwohnern in Kauf.

Das Gesetz bleibt deutlich hinter den Schallschutzanforderungen aus aktuellen Planfeststellungsbeschlüssen (z.B. Flughafen Berlin-Schönefeld und Leipzig/Halle) zurück. Auch die jüngste Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes wird untergraben. Das Gericht hatte zuletzt den besonderen Schutz einer Kernruhezeit zwischen 0 und 5 Uhr herausgestellt, was das Fluglärmgesetz jedoch nicht berücksichtigt. Auch wurde auch von der europäischen Norm der Lärmermittlung abgewichen. Europaweit wird der besonders gesundheitsschädliche Fluglärm in der Nacht sowie in Tagesrandzeiten mit

Aufschlägen zugunsten der Fluglärm-betroffenen versehen, nicht jedoch im neuen Gesetz.

Die Lärmschutzbereiche, in denen Anwohnerinnen und Anwohner einen Rechtsanspruch auf Schallschutz haben, vergrößern an Flugplätzen, die keinen wesentlichen Ausbau planen, durch das Gesetz so gut wie nicht. Das trifft insbesondere die Menschen im Umfeld des Köln/Bonner Flughafens mit den meisten Nachtflügen in Europa hart. Aber auch für die Fluglärm-betroffenen im Umfeld des Düsseldorfer Flughafens bedeutet das Gesetz, dass der Lärmschutzbereich, in dem ein Anspruch auf Schallschutzfenster und -lüfter besteht, deutlich kleiner ausfällt als

der durch die aktuelle Genehmigung festgelegte Lärmschutzbereich.

Weitere Infos:

Gesetzentwurf der Bundesregierung:

<http://dip.bundestag.de/btd/16/005/1600508.pdf>

Vom Bundestag mehrheitlich verabschiedete Änderungen des Gesetzentwurfes:

<http://dip.bundestag.de/btd/16/038/1603813.pdf>

Änderungsantrag der GRÜNEN Bundestagsfraktion zum Fluglärmgesetz:

<http://dip.bundestag.de/btd/16/038/1603861.pdf>

5. Flughafen Köln/Bonn: GRÜNE beantragen Reduzierung der Nachtflugbelastung durch das Land.

Endlich das Passagierflugverbot in der Nacht einführen!

Am 6. Dezember 2006 haben wir einen Antrag (Drs. 14/3031) zur Reduzierung der Belastung durch Nachtflug am Köln/Bonner Flughafen eingebracht. Wir fordern darin die Landesregierung auf, Starts und Landungen von Passagierflügen zwischen 0.00 Uhr und 5.00 Uhr zu untersagen und Pläne für eine Verlängerung der jetzigen Nachtflugregelung über das Jahr 2015 hinaus aufzugeben. Konkreter Anlass für diesen Antrag waren der Nachweis der besonderen Gesundheitsschädlichkeit von Nachtfluglärm durch die am 18.11.2006 veröffentlichte epidemiologische Studie "Beeinträchtigung durch Fluglärm - Arzneimittelverbrauch als Indikator für gesundheitliche Beeinträchtigung" von Prof. Greiser, die kritischen Anmerkungen zum nächtlichen Passagierflugverkehr im Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes zum Flughafen Leipzig/Halle vom 9.11.2006 sowie der Nachweis aus der schalltechnischen Untersuchung vom 20.02.2006, dass es am Flughafen Köln/Bonn zu keiner signifikanten Lärminderung während der Nacht gekommen ist.

In der weltweit größten epidemiologische Studie über die gesundheitlichen Folgen des Fluglärms von Prof. Dr. Eberhard Greiser wurden die Daten von mehr als 809.000 Versicherten von sieben gesetzlichen Krankenkassen im Raum Köln/Bonn mit Lärm-daten aus verschiedenen Lärmquellen zusammen gebracht. Finanziert wurde die Studie von Umweltbundesamt, Rhein-Sieg-Kreis, einzelner Gemeinden des Rhein-Sieg-Kreises sowie der Ärzte-Initiative für ungestörten Schlaf e.V. Mit der Studie konnte ein eindeutiger Zusammenhang zwischen nächtlichem Fluglärm und dem erhöhten Einsatz von blutdrucksenkenden Arzneimitteln, Arzneimitteln zur Behandlung von Herz- und Kreislaufkrankungen sowie Tranquillizern, Schlaf- und Beruhigungsmitteln ermittelt werden.

Außerdem hat das Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes zum Planfeststellungsverfahren am Flughafen Leipzig/Halle Ende 2006 erfreulich klargestellt, dass für die Nacht die Einschränkung von Passagierflügen erlaubt ist. Es wird sogar ausdrücklich eingefordert, dass die Genehmigungsbehörde zwischen besonders eiligen Frachtexpressgütern, sonstigem Frachtgut und Passagierflug unterscheidet. Das Gericht führt aus, dass das besondere Gewicht der Lärmschutzbelange nicht ausreichend berücksichtigt worden ist, wenn nicht aus Gründen besonderer Eilbedürftigkeit Nachtflüge stattfinden. Damit ist das jahrelange Gerde von der angeblich EU-rechtlich nicht erlaubten „Diskriminierung“ der Passagierflüge als substanzlos entlarvt worden, so wie es die Kritiker aus GRÜNEN und Initiativen immer wieder vorhergesagt hatten. Damit ist jetzt jeder Grund entfallen nicht endlich wenigstens diesen Punkt aus der Nachtflugregelung von 1997 umzusetzen, zumal das damals wegen angeblicher EU-Bedenken nicht eingeführte Nachtflugverbot für Passagierflüge von dem Bestandschutz bis 2015 ausdrücklich ausgenommen wurde. Ansonsten hieße dies ja im Umkehrschluss, dass sich das höchste bundesdeutsche Verwaltungsgericht offensichtlich gegen geltendes EU-Recht entschieden hätte. Fazit: Rechtlich wäre es also spätestens zum nächsten Flugplanwechsel umsetzbar!

Das es sich bei den zunehmenden Passagierflügen und zunehmend auch Billigflügen während der Nacht um ein ernst zu nehmendes Problem handelt, zeigt auch die Antwort auf die kleine Anfrage, aus der hervorgeht, dass alleine im ... gegenüber Die Anzahl der Abflüge während der Nacht um ... zugenommen hat. Für die Folge-monate haben wir die gleiche Anfrage wieder gestellt.

Vor diesem Hintergrund grenzt es schon an absichtliche Verbiegung der Wahrheit, wenn der zuständige Verkehrsminister, Oliver Wittke (CDU), auf eine Anfrage eines SPD-Abgeordneten ausführt, dass es *keine* Auswirkungen und Bedeutungen für den Nachtflugbetrieb am Flughafen Köln/Bonn gäbe, die sich aus diesem Urteil ableiten ließen.

Der Ausschuss für Bauen und Verkehr des Landtages hat am 18. Januar die Beratungen zu dem Antrag aufgenommen. In der Nacht vom 19. auf den 20. April hat der Ausschuss den Flughafen Köln/Bonn besucht. Mit der Schlussberatung ist für den Donnerstag, den 16. August, mit der Beschlussfassung durch den Landtag für die Plenarsitzungen vom 22.-24. August zu rechnen. Beide Beratungen sind öffentlich. Bei Interesse an einem Besuch sollte rechtzeitig mit Helmar Pless, Telefon 0211 884-2754 Kontakt aufgenommen werden. Es wäre auch schön, wenn Interessierte die Mitglieder des Verkehrsausschusses und den Minister in dieser Sache anschreiben würden – schön wäre es, wenn wir davon Kopien erhielten!

Weitere Infos:

GRÜNER Antrag (Drs. 14/3031):

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

Urteilsbegründung des Bundesverwaltungsgerichtes sowie kleine Anfrage zum Thema:

<http://www.horst-becker.de/2813.0.html>

Kurzfassung der Ergebnisse der epidemiologischen Studie von Prof. Dr. Eberhard Greiser:

<http://www.aefusch.de/sympos2006/Kurzfassung%20Greiser.pdf>

Langfassung der Studie von Prof. Greiser:

<http://www.umweltdaten.de/publikationen/fpdf-l/3153.pdf>

Kleine Anfrage zu Anstieg der nächtlichen Passagierflüge: <http://www.horst-becker.de/2555.0.html>

Mitglieder Bau- und Verkehrsausschuss:

http://www.landtag.nrw.de/portal/WWW/Webmaster/GB/II.1/Ausschuesse/mitglieder.jsp?aus_a_nr=A02

Internetadresse des Verkehrsministers:

<http://www.mbv.nrw.de/>

6. Flughafen Düsseldorf:

OVG-Urteil ist Schlag ins Gesicht der Lärmbetroffenen

Am 16. Mai hat das Oberverwaltungsgericht (OVG) Münster die Klagen von 6 Nachbarstädten und 14 Privatpersonen gegen die Änderung der Betriebsgenehmigung für den Flughafen Düsseldorf vom 09.11.2005 abgewiesen. Mit dieser Genehmigung durfte der Flughafen die Starts und Landungen von 122.000 auf 131.000 erhöhen und neue Regeln für die Benutzung der so genannten Parallelbahn festlegen. Ursprünglich sah die Betriebsgenehmigung aus dem Jahr 2005 auch eine Erhöhung der in der ersten Nachtstunde (22 bis 23 Uhr) planbaren Landungen auf generell 36 von ursprünglich 15 planbaren Landungen für den Winterflugplan und 25 für den Sommerflugplan vor, was bei den zahlreichen Menschen im Umfeld des Düsseldorfer Flughafens auf besonders große Empörung stieß. Als angeblich „fairen Kompromiss“ hat das Verkehrsministerium am 08.05.2007 die Zahl von ganzjährig 36 Landungen in der ersten Nachtstunde auf 33 Landungen reduziert.

Wir bedauern sehr, dass sich vor Gericht die ökonomischen Interessen wieder einmal gegen die Lärmschutzinteressen der betroffenen Bürgerinnen und Bürger durchgesetzt haben. Allerdings ist die Betriebsgenehmigung wegen der noch anhängigen weiteren Klagen von Privatklägern und der Stadt Krefeld noch keineswegs rechtsfest. Solange in diesen weiteren Verfahren kein Urteil gefällt ist, darf der Flughafen nicht die für den kommenden Winterflugplan bereits eingeplante Zahl von maximal 15 Lan-

dungen in der ersten Nachtstunde (22-23 Uhr) überschreiten.

Durch eine kleine Anfrage (Drs. 14/3323) haben wir bereits im Dezember 2006 ermittelt, dass Gerichtsurteile, die der Landesregierung nicht ins politische Konzept passen, einfach missachtet werden. So bestätigte Verkehrsminister Oliver Wittke (CDU) in der Antwort auf die Anfrage, dass am Flughafen Düsseldorf in der ersten Nachtstunde (22-23 Uhr) permanent gegen die vom Oberverwaltungsgericht in einer Eilentscheidung vom 26.06.2006 festgelegten Stundeneckwerte von 25 Landungen in der Sommerflugplanperiode sowie von 15 Landungen in der Winterflugplanperiode verstoßen wird. Minister Wittke und das Bundesverkehrsministerium haben monatelang tatenlos zugeschaut, wie der Flughafen Düsseldorf die Obergrenzen für koordinierte Landungen in der Zeit von 22-23 Uhr regelmäßig nicht eingehalten und damit permanent das Recht gebeugt hat. Wir haben deshalb den Flughafenkoordinator beim Bundesverkehrsministerium aufgefordert, den Fluggesellschaften umgehend unzulässige Slots (Zeitnischen) zu entziehen. Minister Wittke haben wir ermahnt, seiner Aufsichtsfunktion gerecht zu werden und sich mit Nachdruck gegenüber dem Bund für einen rechtskonformen Zustand einzusetzen.

In einer kleinen Anfrage vom Februar 2007 haben wir von der Landesregierung Auskünfte über die Abwicklung der Schallschutzprogramme am Flughafen Düs-

seldorf eingefordert (Drs. 14/3960). Die Antworten des Verkehrsministeriums waren mal wieder typisch unpräzise. Immerhin zeigten sie, dass bis heute rund 600 Anträge aus dem alten Schallschutzprogramm, die bereits vor August 2005 gestellt worden waren, noch nicht abschließend bearbeitet worden sind.

Am 12. November 2006 hatte sich Ministerpräsident Jürgen Rüttgers (CDU) bei der Testlandung des A 380 dafür ausgesprochen, den Flughafen Düsseldorf für regelmäßige A-380-Starts auszubauen. Wir haben diesen populistischen Vorstoß als von Unkenntnis geprägt kritisiert. Mit dem gerichtlich bestätigten Angerland-Vergleich ist der Endausbauzustand des Flughafens Düsseldorf erreicht. Ein voll beladener A 380 macht allerdings eine Verlängerung der Landebahn und wegen des extrem hohen Anpressdruckes eine sehr aufwändige Verstärkung des Brückenbauwerkes über die Bahnstrecke erforderlich. Wer sich also für eine Verlängerung der Landebahn für den A 380 ausspricht, ruft zu einem offenen Rechtsbruch auf. Ein regelmäßiger Flugbetrieb mit der A 380 ist auch nicht im Interesse der Flughafenanlieger. Denn Testflüge des A 380 vor einem Jahr in Frankfurt haben gezeigt, dass das Flugzeug entgegen den Herstellerangaben so laut wie andere Großraumflugzeuge ist und die A 380-Wirbelschleppen wesentlich stärker sind als bei anderen Flugzeugen in der höchsten Kategorie. In einer kleinen Anfrage zu diesem Thema gab die Landesregierung nur ausweichend Auskunft (Drs. 14/3411). Ministerpräsident Rüttgers habe keinen Vorstoß für einen Ausbau des Düsseldorfer Flughafens gegeben, heißt es u.a. in der Antwort.

In einer weiteren kleinen Anfrage (Drs. 14/2950) haben wir den sogenannten Homebase-Carrier-Status vieler Fluggesellschaften am Flughafen Düsseldorf hinterfragt. Dieser Status räumt den Flugli-

nien, die den Schwerpunkt ihres Geschäfts- und Wartungsbetriebes am Flughafen Düsseldorf unterhalten, bis 24 Uhr und darüber hinaus weitere Verspätungstoleranzen ohne Sondergenehmigung ein.

Die Fluggesellschaften, die unter die Homebase-Regelung fallen, entziehen sich damit jeglicher Kontrolle. Diese Regelung ist missbrauchsanfällig und treibt den Anteil der "Spätlander" weiter hoch, nicht zuletzt weil mittlerweile die Flüge der Homebase-Carrier den größten Teil des Verkehrsaufkommens ausmachen. Die Regelung stellt damit ein großes Ärgernis für die Anlieger dar. Anwohnerbeschwerden bei der Bezirksregierung sind jedoch bislang ins Leere gelaufen. In der Antwort auf die Anfrage (Drs. 14/2950) teilt die Landesregierung mit, dass folgende Fluggesellschaften in Düsseldorf einen Homebase-Carrier-Status haben: Deutsche Lufthansa, Condor, LTU, Hapag Lloyd Flug, WDL-Flugdienst, Eurowings, Air Berlin und Blue Wings. Unter Inanspruchnahme der für Homebase-Carrier geltenden Verspätungsregelung wurden nach 23 Uhr im Jahr 2004 310, im Jahr 2005 409 und von Januar bis September 2006 273 Landungen durchgeführt.

Weitere Infos:

Antworten auf die kleinen Anfrage (Drs. 14/3323):
<http://www.horst-becker.de/2777.0.html>

Antworten auf die kleinen Anfrage (Drs. 14/3960):
<http://www.horst-becker.de/2555.0.html>

Antworten auf die kleinen Anfrage (Drs. 14/3411):
<http://www.horst-becker.de/2555.0.html>

Antworten auf die kleinen Anfrage (Drs. 14/2950):
<http://www.horst-becker.de/2555.0.html>

7. Flughafen Dortmund: EU-Kommission leitet Verfahren wegen Verstoß gegen europäisches Beihilferecht ein

Die Europäische Kommission hat am 10.07.2007 beschlossen, die Förderregelung des Dortmunder Flughafens einer förmlichen Prüfung zu unterziehen. Die Förderregelung mit der Bezeichnung NERES (New and Existing Route Expansion Scheme) aus dem Jahr 2004 gilt für Fluggesellschaften, die am Standort Dortmund neue Flugverbindungen eröffnen oder bestehende Verbindungen ausbauen. Im Rahmen von NERES wird den Fluggesellschaften auch Marketingunterstützung in Aussicht gestellt. Nach Auffassung der EU-Kommission könnte diese Regelung eine rechtswidrige, mit dem gemeinsamen europäischen Markt nicht vereinbare staatliche Beihilfe darstellen, da sie den Fluggesellschaften günstigere Flughafengebühren einräumt, als sie in der Entgeltordnung des Flughafens vorgesehen sind.

Die Kommission nennt in ihrer Entscheidung zwei Probleme: Erstens äußert sie die Vermutung, dass es sich bei den in NERES vorgesehenen Abschlägen von den allgemeinen Flughafengebühren und den NERES-Marketingzuschüssen um staatliche Beihilfen für die Fluglinien handelt, die NERES in Anspruch nehmen, namentlich AirBerlin, easyJet, Germanwings und Wizzair.

Zweitens vertritt die Kommission die Auffassung, dass die Quersubventionierung der Betriebsverluste am Flughafen Dortmund durch Betriebsgewinne der von der öffentlichen Hand betriebenen Stadtwerke Dortmund AG eine staatliche Beihilfe zugunsten des Flughafenbetreibers darstellen könnte.

Sollte die förmliche Prüfung ergeben, dass es sich zumindest bei einer der beiden Maßnahmen um eine

staatliche Beihilfe handelt, so muss die Kommission der Frage nachgehen, ob diese als mit dem gemeinsamen europäischen Markt vereinbar erklärt werden kann.

Das Prüfverfahren geht maßgeblich auf die Beschwerde bei der EU von Mitgliedern der Initiative „Schutzgemeinschaft Fluglärm Dortmund“ zurück.

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

8. Flughafen Niederrhein: Ausgang des Gerichtsverfahrens offen

Das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig hat am 01.02.2007 die Revision gegen ein die Genehmigung für den Flughafen Niederrhein (Weeze-Laarbruch) aufhebendes Urteil des Oberverwaltungsgerichts Münster zugelassen (vgl. Newsletter „Flugverkehr in NRW“, Ausgabe Juli 2006 & Okt. 2006). Das höchste Deutsche Verwaltungsgericht hat die Revision gegen das Urteil des OVG Münster vom Januar 2006 wegen grundsätzlicher Bedeutung zugelassen. „Das Revisionsverfahren könne dazu beitragen, die Rechtsprechung zu den rechtlichen Anforderungen an Änderungsgenehmigungen für die zivile Nutzung eines ehemaligen Militärflugplatzes weiterzuentwickeln.“, äußerte das Gericht in einer Pressemitteilung.

Am 6.2.2007 verkündete Ryanair, die am Flughafen Niederrhein die einzige relevante Fluggesellschaft ist, dass Weeze nach Hahn und Lübeck die dritte deutsche Basis der Billig-Fluglinie werde. Dazu sollen von Ryanair rund 140 Millionen Euro in den Flughafen investiert, zwei neue Jets vom Typ Boeing 737-800 stationiert und vier neue Ziele angefliegen werden. Die Lufthansa merkt in ihrem Politikbrief vom März 2007 dazu an, dass es sich hier um Augenwischerei handelt: „Von den angeblichen ‚Millioneninvestitionen‘ durch Ryanair sieht der Flughafen nichts. Die Investition bezieht sich lediglich auf die beiden Flugzeuge, die Ryanair in Zukunft von Weeze aus starten lassen will.“

Das Engagement von Ryanair wird den Kreis Kleve, der dem Flughafen bereits rund 25 Mio. Euro an Krediten gewährt hat, erneut sehr viel Geld kosten. Denn im Februar 2007 entschied sich der Kreis, für 17 Mio. Euro 49 Prozent der Flughafenanteile selbst zu übernehmen. Das Geld soll für Investitionen wie ein neues Instrumentenlandesystem verwendet werden, die Ryanair offenbar zur Bedingung für den Zuschlag gemacht hat.

Wir haben die Entscheidung von Ryanair kritisiert als ein Versuch, Fakten zu schaffen, während der Ausgang des Gerichtsverfahrens zur Betriebsgenehmigung noch völlig offen ist. Voraussichtlich im Herbst ist mit einer endgültigen Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichtes zu rechnen.

Sollte es in der Revision erneut zur Bestätigung der Aufhebung der Genehmigung kommen, dann muss der Flughafen bis zum Vorliegen einer bestandskräftigen neuen Genehmigung geschlossen werden. Eine vom CDU-Generalsekretär und Vorsitzenden der CDU im Kreis Ronald Pofalla ins Gespräch gebrachte „Zwischengenehmigung“ für den Flughafen ist recht-

lich nicht möglich, wie führende Luftverkehrsexperten bestätigen. Verkehrsminister Wittke hatte in der Antwort auf unsere kleine Anfrage (Drs. 14/2778) zwar dargestellt, dass eine Zwischengenehmigung aus § 6 Abs. 1 Satz 4 Luftverkehrsgesetz als Rechtsgrundlage ableitbar wäre. Doch die in Satz 4 genannten „Auflagen und Befristungen“ schaffen keine Möglichkeit, auf ein reguläres Planfeststellungsverfahren sowie eine Umweltverträglichkeitsprüfung zu verzichten. Eine neue luftverkehrsrechtliche Genehmigung kann erst nach Abschluss eines neuen Genehmigungsverfahrens erfolgen. Und ein solches Verfahren dauert inklusive Umweltverträglichkeitsprüfung mindestens ein Jahr, meist sogar noch sehr viel länger.

In einer weiteren kleinen Anfrage forderten wir von der Landesregierung eine Stellungnahme zu der dubiosen „Werbekampagne Niederrhein“, die Ryanair bei einer nur sehr dürftigen Gegenleistung (Setzung eines Links auf der Ryanair-Webseite sowie Mailaktionen) in den Jahren 2006-2008 insgesamt 450.000 Euro einbringt (vgl. Newsletter Flugverkehr in NRW, Ausgabe Februar 2006). Die Landesregierung verweigerte jedoch eine klare Stellungnahme (Drs. 14/2810), obwohl das Projekt mit Landesmitteln finanziell unterstützt wird. Hier stellt sich uns die Frage: Kennt die Landesregierung ihren eigenen Haushalt nicht, oder wollte sie das Parlament bewusst belügen. Aus unserer Sicht verschafft sich Ryanair mit der Werbekampagne unter Umgehung des europäischen Rechts verdeckt öffentlich Subventionen. Dabei handelt es sich um eine Masche, die Ryanair bereits in Polen erfolgreich durchgeführt hat. Nach unserer Kenntnis läuft zur Zeit in Brüssel vor der Europäischen Kommission ein Beihilfeverfahren, in dem die Rechtmäßigkeit dieser Subvention geprüft werden soll.

Unsere Frage nach Flugplätzen in NRW, an denen individuelle Regelungen über erhebliche Preisnachlässe bei den Start- und Landegebühren getroffen wurden, wurde leider auch nicht beantwortet. In diesem Zusammenhang ist das Urteil des Kieler Landgerichtes vom 28.07.2006 beachtlich, mit dem die Entgeltverordnung des Flughafens Lübeck für unzulässig erklärt worden ist, da der Flughafen mit Ryanair individuelle Regelungen über erhebliche Preisnachlässe getroffen hat. Laut dem Urteil zahlte der irische Billigflieger allein 2003 knapp eine Million Euro weniger an den Flughafen, als nach der geltenden Gebührenordnung vorgesehen war. Der Flughafen soll nun aufgefordert werden, alle Preisnachlässe

offen zu legen. Danach soll entschieden werden, ob Ryanair erneut unerlaubte Subventionen zurückzahlen muss.

Weitere Infos:

Antworten auf die kleinen Anfrage (Drs. 14/2778):
<http://www.horst-becker.de/2716.0.html>

Antworten auf die kleinen Anfrage (Drs. 14/2810):
<http://www.horst-becker.de/2720.0.html>

Begründung des Urteils des Kieler Landgerichtes zum Flughafen Lübeck: <http://www.landgericht-kiel.landsh.de/texte/14-O-Kart-176-04u.htm>

9. Verkehrslandeplatz Mönchengladbach: Flughafenausbau immer unwahrscheinlicher

Eine Einstellung des Planfeststellungsverfahrens für eine neue 2.320 Meter lange Start- und Landebahn und ein neues, größeres Terminal am Verkehrslandeplatz Mönchengladbach steht offenbar unmittelbar bevor. Hiervon gehen jedenfalls alle mit dem Thema eng befassten Beobachter aus. Nach dem Urteil des Oberverwaltungsgerichtes Münster vom 16.05.2007 bezüglich der Betriebsgenehmigung des Flughafens Düsseldorf (siehe Artikel dazu auf Seite 6) entfällt nämlich das wichtigste Argument der Befürworter einer längeren Start- und Landebahn. Hauptbegründung für die Erweiterung des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach, an dem die Flughafen Düsseldorf GmbH 70 % der Anteile hält, waren nämlich mangelnde Wachstumsmöglichkeiten des Düsseldorfer Flughafens. Sollte das OVG-Urteil vom 16. 05. rechtskräftig werden, dann wird das Regierungspräsidium Düsseldorf dieses Argument nicht mehr gelten lassen.

Verkehrsminister Oliver Wittke (CDU) äußerte sich in der Debatte zum GRÜNEN Antrag gegen die Kleinstaaterei beim Flughafenausbau (siehe Artikel dazu auf Seite 1) recht deutlich gegen eine Erweiterung des Flugplatzes Mönchengladbach. *„An dieser Stelle möchte ich auch eine Bemerkung in Bezug auf den Flughafen in Mönchengladbach machen. Ich stelle fest, dass die Luftverkehrskonzeption keine Verlängerung der Start- und Landebahn am Flughafen Mönchengladbach vorsieht. Ich stelle weiter fest, dass der Regionalrat in Düsseldorf eine Änderung des Gebietsentwicklungsplanes abgelehnt hat – wenn auch mit einer knappen Mehrheit oder mit Stimmengleichheit; aber es ist eine Ablehnung erfolgt. Daraus sind meiner Meinung nach Konsequenzen zu ziehen. Ich erwarte, dass die Bezirksregierung in Düsseldorf das auch in Kürze tun wird.“*, sagte der Minister.

Aus unserer Sicht ist eine Einstellung des Planfeststellungsverfahrens am Mönchengladbacher Flugplatz sehr zu begrüßen. GRÜNE haben diesen Ausbau immer als wirtschaftlich und ökologisch unsinnig bezeichnet. Bitter ist allerdings der Zusammenhang, in dem diese Entscheidung steht. Denn erst das für die lärmbelasteten Menschen im Umfeld des Düsseldorfer Flughafens unsägliche OVG-Urteil hat offenbar den entscheidenden Anstoß gegeben.

Wir haben in den vergangenen Wochen die politische Einflussnahme von Verkehrsminister Wittke auf die Planfeststellungsbehörde beim Regierungspräsidium Düsseldorf scharf kritisiert. Denn das Planfeststellungsverfahren am Mönchengladbacher Flugplatz ist bereits seit einem dreiviertel Jahr entscheidungsreif. Doch Verkehrsminister Wittke hat seine Behörden aus politischen Gründen gestoppt, um das Urteil des OVG Münster im Rechtsstreit um die neue Betriebsgenehmigung am Düsseldorfer Flughafen abzuwarten. Damit hat der Minister mal wieder ein seltsames Verhältnis zu Recht und Gesetz an den Tag gelegt. Für den Bau einer neuen Start- und Landebahn am Flugplatz Mönchengladbach fehlt es offensichtlich am Bedarf. Deswegen hätte eigentlich schon längst ein ablehnender Beschluss der Planfeststellungsbehörde ergehen müssen. Bereits aufgrund der Ablehnung der erforderlichen Änderung des Gebietsentwicklungsplanes durch den Düsseldorfer Regionalrat im September 2005 ist dem Planfeststellungsverfahren eine wesentliche Grundlage entzogen worden. Minister Wittke hätte das Verfahren schon längst einstellen müssen.

Eine von uns in diesem Zusammenhang gestellte kleine Anfrage hat die Landesregierung nur sehr ausweichend beantwortet (Drs. 14/3652). Auf die Fragen, wie die Landesregierung den Bedarf und das besondere öffentliche Interesse für einen Ausbau einschätzt, und nach dem derzeitigen Verfahrensstand des Planfeststellungsverfahrens wurde nicht geantwortet. Mit dem Abschluss des Planfeststellungsverfahrens ist laut Landesregierung „voraussichtlich in 2007 zu rechnen“. Am Ende des mündlichen Erörterungstermins im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens im Juli 2005 hatte es seitens der federführenden Düsseldorfer Bezirksregierung noch geheißen, dass bis Ende des Jahres 2005 eine Entscheidung falle. Dann hat die Planfeststellungsbehörde dem Antragsteller wegen Zweifel am Bedarf des Ausbaus im August 2005 nochmals Aufschub zur Begründung des Bedarfs gewährt. Dieser Aufforderung kam der Betreiber des Mönchengladbacher Flugplatzes erst 13 Monate später im September mit einem 10seitigen Schreiben nach. Aus Sicht von Bürgerinitiativen, GRÜNEN sowie des Korschebroicher Bürgermeisters Heinz Josef Dick (CDU) lieferte

dieses Schreiben allerdings keine aussagekräftigen Argumente, die den Bedarf des Ausbaus begründen. Noch im November 2006 teilte die Bezirksregierung den betroffenen Kommunen und Bürgerinitiativen auf Anfrage mit, im Januar 2007 werde über das Planfeststellungsverfahren entschieden, da innerhalb der Bezirksregierung die juristische Meinungsbildung inzwischen abgeschlossen sei.

Anfang Juli 2007 gingen die Mönchengladbacher Stadtwerke (NVV) mit dem Plan an die Öffentlichkeit, statt einer 2350-Meter-Bahn eine 1850 Meter lange Start- und Landebahn zu beantragen.

Wir haben dieses Vorgehen als Salomitaktik kritisiert: Mit einer kurzen Variante soll ein Neubau durchgesetzt werden, der bislang nicht durchsetzbar war. Später sollen dann Stück für Stück die alten Plänen eines Maximalausbaus verwirklicht werden.

Auch eine 1850-Meter-Bahn muss wegen der Nähe zur Wohnbebauung komplett neu gebaut werden. Die Unwirtschaftlichkeit sowie eine Kannibalisierung anderer Flughafenstandorte sind schon heute vorprogrammiert, weil für diesen Flugplatz und eine solche

Infrastruktur kein Bedarf besteht. Wieder einmal wird für die Verschwendung der öffentlichen Mittel die Kundin und der Kunde der Stadtwerke bluten müssen.

Für die GRÜNE Landtagsfraktion gilt weiterhin: Die Luftverkehrskonzeption des Landes sieht eine weitere oder eine verlängerte Start- und Landebahn am Mönchengladbacher Flugplatz nicht vor und sollte sie auch künftig nicht vorsehen. Statt weitere Fantasien über einen unrentablen Flugplatz zu entwickeln, sollten sich die Mönchengladbacher Stadtwerke lieber Gedanken machen, wie sie ab dem Jahr 2010 die jährlich auflaufenden 5 Mio. Euro Defizite des Flugplatzes reduzieren.

Weitere Infos:

Antwort auf kleine Anfrage (Drs. 14/3652):
<http://www.horst-becker.de/2811.0.html>

Allgemeine Infos (Bedarfsbegründung des Flughafenbetreibers, Reaktionen darauf uvm.):
<http://www.airpeace.de/>

10. Flughafen Essen/Mülheim: Feldversuch ohne Aussagekraft

Im April 2006 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. Hintergrund ist das Bemühen des Flughafens, den Flugbetrieb mittels düsenbetriebener Geschäftsflugzeuge auszuweiten. Wir haben seitdem mehrere kleine Anfragen an die Landesregierung gerichtet, um mehr Informationen über diesen Feldversuch und die per Ausnahmegenehmigung zugelassenen Düsenflüge am Flughafen Essen/Mülheim zu erhalten (vgl. Newsletter „Flugverkehr in NRW, Ausgaben Juli und Oktober 2006).

Im November 2006 stellte Geschäftsführer Reiner Eismann die Ergebnisse des Feldversuches in nicht-öffentlicher Sitzung dem Aufsichtsrat des Flughafens Essen/Mülheim vor. Angeblich seien demnach Jets leiser als Propellerflugzeuge. Die Vorsitzende des Aufsichtsrates, die Mülheimer Oberbürgermeisterin Dagmar Mühlenfeld (SPD) interpretierte die Ergebnisse denn auch als Grundlage für eine Zulassung der kleinen Düse. Spätestens seit bekannt wurde, dass die Messungen vom Geschäftsführer selbst – unterstützt durch einen Techniker des Flughafens Dortmund – durchgeführt worden sind, steht für uns jedoch fest: Es handelt sich bei dem Feldversuch in Wahrheit um ein auftragsorientiertes Lärmgutachten, dem es an der nötigen Objektivität und Repräsentativität fehlt. Jürgen Richter, umweltpolitischer Sprecher der GRÜNEN Ratsfraktion in Mülheim kommentierte treffend: Solche Methoden billige man „mit Experi-

mentierkästen hantierenden Schülern zu“, nicht aber Unternehmen.

Auf unseren Antrag hin befasste sich der Verkehrsausschuss Ende November mit den Ergebnissen des Feldversuches. Hier distanzierte sich Verkehrsminister Wittke vorsichtig von dem Versuch. Den Feldversuch könne man lediglich als Indiz werten. Vor einer Genehmigung der kleinen Düse bedürfe es noch eines „klassischen Lärmgutachtens“. Unserer Forderung nach Herausgabe der Messprotokolle wurde dagegen nicht Rechnung getragen. Deshalb stellte mein Mitarbeiter einen Antrag nach Umweltinformationsgesetz, um an die Unterlagen des Messversuches als Privatperson zu gelangen. In einem ersten Schreiben verweigerte die Geschäftsführung des Flughafens eine Auskunft. Begründet wurde dies damit, dass einer Privatperson kein Recht auf Umweltinformationen zustehe, die eine GmbH als eigenständiges Unternehmen für Unternehmensentscheidungen gesammelt hat. Gegen diese Entscheidung legte mein Mitarbeiter Widerspruch ein, da die europäische Umweltinformationsrichtlinie auch einen Anspruch auf Umweltinformationen gegenüber einem von der öffentlichen Hand getragenen Unternehmen vorsieht (der Flughafen gehört jeweils zu einem Drittel der Stadt Essen, der Stadt Mülheim sowie dem Land NRW). Zwar verneinte der Flughafen in seiner Antwort auf dieses Widerspruchsschreiben erneut den Rechtsanspruch auf Information. Immerhin bewirkte das Schreiben, dass nun die Ergebnisse des messtechnischen Feldversuches auf der Internetseite des Flughafens veröffentlicht sind.

Infos des Flughafens zum messtechnischen Feldversuch: <http://www.flughafen-essen->

muelheim.com/cms/front_content.php?idcat=104

11. Flugplatz Stadtlohn: Verschwendung von Landesmitteln für Subventionsgrab

Für eine Verlängerung der Start- und Landebahn des Flugplatzes Stadtlohn-Wenningfeld auf 1.800 Meter gibt es weder einen rechtlichen noch einen wirtschaftlichen Bedarf. Dies ist unser Fazit nach der Beantwortung von zwei kleinen Anfragen durch die Landesregierung. Für den Taxiluftverkehr gelten seit Anfang 2005 erhöhte Sicherheitsanforderungen gemäß den europäischen JAR-OPS 1-Vorschriften. Verkehrsminister Oliver Wittke (CDU) hatte in seiner Antwort (Drs. 14/2482) dargestellt, dass es im Jahr 2005 insgesamt 884 Starts von Flugzeugen im Taxiluftverkehr gegeben hat. Eine Überprüfung durch die Bezirksregierung Münster hat laut Verkehrsministerium ergeben, dass bei dem derzeitigen Taxiluftverkehr die erforderlichen Sicherheitsanforderungen eingehalten werden. Damit bestätigt das Verkehrsministerium indirekt, dass der Flugplatz Flugzeugen des Taxiluftverkehrs auch ohne einen Ausbau zur Verfügung steht. Vor diesem Hintergrund ist es offensichtlich, dass der insgesamt 7,2 Millionen Euro teure Ausbau des Flugplatzes (rund 4 Mio. Euro davon will die Landesregierung beisteuern) eine extreme Geldverschwendung darstellt. Er kann keinesfalls mit Sicherheitsargumenten gerechtfertigt werden. Die GRÜNE Landtagsfraktion hat deshalb in den Beratungen zum Haushalt 2007 die komplette Streichung der Landesmittel für den Flugplatz beantragt.

Auch die Wirtschaftlichkeit eines Ausbaus des Flugplatzes ist immer deutlicher in Frage gestellt. Dies hat auch der Erörterungstermin zum Planfeststellungsverfahren am 27. Juni 2006 deutlich zu Tage gefördert. Außerdem wird eine Rückkehr der Fluggesellschaft Excellent Air, die bis zum Jahr 2000 in Stadt-

lohn ansässig war und deren Rückkehr eine wesentliche Begründung für den Ausbau darstellt, immer unwahrscheinlicher. Inzwischen hat Excellent Air nämlich drei ihrer fünf Citation-Jets (Mini-Jets bis 12 Personen), welche die Basis für den Taxiluftverkehr gemäß den JAR-OPS-1-Richtlinien bilden, verkauft. Stattdessen setzt diese Fluggesellschaft verstärkt auf einen Flugbetrieb mit Flugzeugen, für die eine 1.800 Meter-Bahn zu kurz ist.

In der Antwort auf unsere kleine Anfrage bezüglich der Wirtschaftlichkeit des Ausbaus (Drs. 14/3677) offenbart die Landesregierung, dass es ihr trotz knapper Haushaltsmittel offensichtlich egal ist, dass hier massiv in eine Infrastruktur investiert wird, die nicht gebraucht wird.

Mitte Dezember 2006 hat die Bezirksregierung die erforderliche luftverkehrsrechtliche Genehmigung für den Ausbau der Start- und Landebahn erteilt, die Bekanntmachung dieser Genehmigung soll jedoch erst Ende Februar/Anfang März erfolgen. Zum Schutz brütender Vögel verhängte die Bezirksregierung außerdem ein Bauverbot für die Zeit von März bis Juni. Die Bürgerinitiative gegen den Ausbau (Internationale Plattform gegen die Startbahnverlängerung Wenningfeld) prüft nun, ob sie eine Klage gegen die Genehmigung einreichen wird.

Weitere Infos:

Antworten auf die kleine Anfrage (Drs. 14/2842):
<http://www.horst-becker.de/2724.0.html>

Antworten auf die kleine Anfrage (Drs. 14/3677):
<http://www.horst-becker.de/2555.0.html>

12. Flugplatz Dinslaken-Schwarze Heide: Nothaushaltskommunen bluten für Ausbaufinanzierung

Seit Frühjahr 2006 läuft ein Planfeststellungsverfahren für eine Verlängerung der Start- und Landebahn am Verkehrslandeplatz Dinslaken-Schwarze Heide. Unter Verweis auf die europäischen JAR-OPS-Richtlinien soll die Bahn von bisher 900 Meter auf 1.500 Meter verlängert werden, wobei die Kosten auf rund 6,4 Mio. Euro geschätzt werden. Die Hälfte des Geldes will die Landesregierung übernehmen. Die restlichen 3,2 Mio. Euro müssen die fünf Eigentümer des Flugplatzes, der Kreis Wesel, die Städte Bottrop, Dinslaken und Voerde und die Gemeinde Hünxe trotz knapper Kassen aufbringen. Dinslaken, Voerde und Hünxe befinden sich im Nothaushaltsrecht und haben

deshalb haushaltsrechtliche Probleme, Verpflichtungen zur Übernahme der Finanzierungsanteile einzugehen. Der Kreistag des Kreises Wesel hat deshalb im September 2006 mehrheitlich gegen die Stimmen der GRÜNEN Kreistagsfraktion beschlossen, der Flugplatzgesellschaft Schwarze Heide mbH ein Gesellschafterdarlehen in Höhe von 1,57 Mio. Euro zur Mitfinanzierung der Eigenanteile der kommunalen Gesellschafter Dinslaken, Voerde und Hünxe zu gewähren. Das Darlehen ist zinsfrei und nach fünf tilgungsfreien Jahresraten zurückzuzahlen, allerdings nur sofern diese Kommunen nicht über ein genehmigungsfähiges Haushaltssicherungskonzept verfügen.

Dabei befindet sich der Kreis Wesel selbst in der Haushaltskonsolidierung.

Die GRÜNE Kreistagsfraktion warnt vor den finanziellen Folgekosten dieser Entscheidung sowie des Ausbaus insgesamt. Dem Kreis Wesel und den betreffenden Kommunen drohe eine dauerhafte Zwangssubventionierung. Außerdem sei es rechtlich fragwürdig, wenn sich Kommunen mit Haushaltssicherungskonzept an wirtschaftlich riskanten Flugplatzbeteiligungen, Verlustübernahmen oder Investitionszuschüssen für defizitäre Flugplätze beteiligen. Der

jährliche Betriebskostenzuschuss beträgt derzeit 185.000 Euro. Der Fehlbetrag hat sich innerhalb der letzten 10 Jahre mehr als verdreifacht.

In einer kleinen Anfrage haben wir die Landesregierung nach den Ausgleichsmaßnahmen im Zusammenhang mit der geplanten Erweiterung des Flugplatzes Schwarze Heide befragt. Die Antworten (Drs. 14/3082) können nachgelesen werden unter:

<http://www.horst-becker.de/2555.0.html>

13. GRÜNE Initiative für Flugticketsteuer gescheitert

Eine Flugticketsteuer für die Finanzierung von Entwicklungshilfeprojekten wird es in Deutschland vorerst nicht geben. Am 29.09.2006 lehnten die Bundestagsfraktionen von CDU/CSU, SPD und FDP zwei Anträge von Bündnis 90/ DIE GRÜNEN und der Linkspartei ab. Der GRÜNE Antrag forderte zur Verwirklichung des deutschen Beitrags zum EU-Stufenplan zur Erhöhung der Mittel für Entwicklungszusammenarbeit kurzfristig analog zur französischen Initiative in Deutschland eine Flugticketsteuer einzuführen.

Frankreich erhebt eine solche Ticketsteuer bereits seit dem 1. Juli 2006. Bei Flügen innerhalb Frankreichs und Europaverbindungen beträgt der Aufschlag ein Euro in der Touristenklasse und 10 Euro in der Business Class. Bei außereuropäischen Verbindungen sind es vier bzw. 40 Euro. Auch Fluggäste, die nach Frankreich reisen, müssen die Abgabe entrichten. Frankreich erwartet einen Erlös aus der Steuer in Höhe von 200 Mio. Euro pro Jahr. Das Geld fließt in den Fonds Unitaid. Dieser Fonds konzentriert sich auf den Kampf gegen HIV/AIDS, Malaria und Tuberkulose, die schlimmsten Massenkrankheiten, die derzeit in der Dritten Welt grassieren.

Bislang haben 18 Staaten (z.B. Brasilien, Südkorea und Kongo) angekündigt, eine solche Ticketsteuer

einzuführen. In Europa sind es außer Frankreich, Norwegen, Großbritannien und Luxemburg. Großbritannien hat vor kurzem beschlossen, seine Flugticketsteuer zu verdoppeln. Seit Februar diesen Jahres erhebt der britische Fiskus für einen innereuropäischen Flug in der Economy-Klasse ca. 15 Euro. Für einen Langstreckenflug in der Economy-Klasse sind es ca. 60 Euro.

Für Entwicklungshilfeministerin Heidemarie Wiecek-Zeul ist die Ablehnung durch die Koalitionsfraktionen peinlich, zumal sie sich in der Vergangenheit für die Ticketsteuer eingesetzt hatte.

Weitere Infos:

Antrag der GRÜNEN Bundestagsfraktion:

<http://dip.bundestag.de/btd/16/014/1601404.pdf>

Strategiepapier "Rechtliche Ausgestaltung einer Ticketabgabe auf den Flugverkehr":

http://www.umweltdaten.de/verkehr/downloads/Rechtliche_Ausgestaltung_einer_Ticketabgabe_auf_den_Flugverkehr.pdf

14. Flugroutenverlaufsdarstellung im Internet für die Flughäfen Köln/Bonn und Düsseldorf

Seit Anfang des Jahres bietet die Deutsche Flugsicherung einen kostenfreien Service zur Darstellung von Flugverläufen im näheren Umfeld größerer Verkehrsflughäfen an. So können im Internet die An- und Abflugrouten sämtlicher Flugzeuge, die die Flughäfen Köln/Bonn und Düsseldorf ansteuern, aktuell verfolgt werden. Möglich macht dies die Software "Stanley-Track", die auf der Basis des Radars der Flugzeuge die Flugspuren aufzeichnet. Dargestellt werden auch die Flugnummer und die Flughöhe auf 100 Fuß (ca.

30 Meter) genau. Auf der topographischen Karte können außerdem bis zu vierzehn Tage alte Flugspuren abgerufen werden. Damit können Fluglärm betroffene künftig auch nachvollziehen, ob Flugzeuge die ihnen vorgegebenen Routen einhalten.

Weitere Infos: www.dfs.de unter der Rubrik "Fluglärm und Umwelt"

15. Neue Luftkonzeption des Landes wird voraussichtlich 2008 kommen

Am 5. Juli 2007 teilte Michael Breuer, NRW-Minister für Bundes- und Europaangelegenheiten mit: „Die Landesregierung Nordrhein-Westfalen wird noch in dieser Legislaturperiode eine neue Luftverkehrskonzeption mit Blick auf das Jahr 2020 verabschieden und damit die Grundlagen für die Entwicklung dieses wichtigen Verkehrssektors schaffen. Diese neue Konzeption wird entworfen auf Basis der geltenden, bis 2010 reichenden Luftverkehrskonzeption und den Perspektiven für eine erfolgreiche Weiterentwicklung.“

Wir rechnen demzufolge mit einem Entwurf des Landesverkehrsministeriums im Jahr 2008. Dies sollte Anlass für die Bürgerinitiativen und GRÜNE an den Flughafenstandorten sein, sich mit der Thematik bereits im Vorfeld zu beschäftigen und sich entspre-

chend zu positionieren. Wir werden zu gegebener Zeit auf die GRÜNEN und die Bürgerinitiativen vor Ort zukommen, um gemeinsam Initiativen zu entwickeln.

Weiterer Infos:

NRW-Luftverkehrskonzeption 2010 aus dem Jahr 2000: <http://www.bund-nrw.de/files/luftverkehrskonzeption.pdf>

Der Zwischenbericht über die Umsetzung der NRW-Luftverkehrskonzeption 2010 aus dem Jahr 2005 ist nicht mehr im Internet verfügbar, kann aber über mein Büro (Helmar Pless, Tel.: 0211/ 884-2754, E-mail: Helmar.Pless@landtag.nrw.de) angefordert werden.

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