

FRAGE 1

Welchen konkreten Maßnahmen plant Ihre Partei, um die Menschen im Umkreis des Flughafens Düsseldorf besser vor Lärm zu schützen?

Antwort

Wir wollen Nachtflugverbote in der Kernzeit von 22.00 Uhr bis 06.00 Uhr. Über den Bestandsschutz bestehender Nachtflugverbote hinaus wollen wir versuchen, die rechtlichen Rahmenbedingungen zu ändern. Zudem wollen wir die rechtlichen Möglichkeiten prüfen, um eine Lärmabgabe einzuführen. Diese soll in den Randzeiten von 22.00 Uhr bis 00.00 Uhr und von 05.00 Uhr bis 06.00 Uhr so hoch sein, dass sich zu diesen Zeiten regelmäßige Flüge nicht lohnen. Die Lärmabgabe soll sich nach den Lärmklassen der Flugzeuge und den jeweils betroffenen Anwohner*innen richten und den umliegenden Kommunen entsprechend zugutekommen. So sollen Fluggesellschaften gedrängt werden, die Lärmemissionen endlich in ihre Entscheidungen zu Standort und Flugzeiten einpreisen. Die Lärmabgabe ist damit ein zentraler Bestandteil einer nachhaltigen Flughafenentwicklung in NRW. Statt Kapazitäten auszubauen, soll Flugverkehrsaufkommen auf die Schiene verlagert werden. Weiterhin soll das Land keine Zuschüsse an Flughäfen zahlen.

Weil gerade der Lärmschutz in den Tagesrandzeiten und in der Nacht ein wichtiger Beitrag für den Gesundheitsschutz darstellt. Zahlreiche Studien haben eindrucksvoll nachgewiesen, dass auch und gerade Fluglärm(ereignisse) Herz-Kreislaufkrankheiten, Depression u.a. hervorrufen und verschlimmern. Der enorme volkswirtschaftliche Schaden – neben den tragischen individuellen Schicksalen – ist dabei immens.

Es muss der Grundsatz gelten, dass wir mehr aktiven Lärmschutz brauchen und sich der Flughafen nicht allein auf passiven Lärmschutz beziehen kann.

FRAGE 2

Welche konkreten Maßnahmen plant Ihre Partei, um die Menschen im Umkreis des Flughafens Düsseldorf besser vor Stickoxiden, Feinstaub und Ultra-Feinstaub durch Flugzeuge zu schützen?

Antwort

Der Luftverkehr trägt derzeit keine klimapolitische Verantwortung, denn seine Treibhausgasemissionen steigen ungebremst an. Die EU-Kommission geht davon aus, dass die globalen Treibhausgasemissionen des internationalen Luftverkehrs im Jahr 2020 etwa 70 Prozent höher liegen werden als 2005 – und zwar selbst dann, wenn sich die Treibstoffeffizienz erhöht. Bis 2050 rechnet die Internationale Zivilluftfahrtbehörde (ICAO) mit einem weiteren Wachstum von bis zu 700 Prozent. Diese Prognose ist fatal, denn sie widerspricht fundamental den Pariser Klimabeschlüssen, um den Anstieg der durchschnittlichen Erdtemperatur deutlich unter 2 °C gegenüber dem vorindustriellen Niveau zu halten und Anstrengungen zu unternehmen, um ihn sogar auf 1,5 °C zu begrenzen.

Schadstoffbelastungen der Luft können die menschliche Gesundheit beeinträchtigen. Neben den bereits in der Luftqualitätsrichtlinie geregelten Luftschadstoffen sind weitere Luftschadstoffe in der wissenschaftlichen Diskussion, die der menschlichen Gesundheit Schäden zufügen können. Zu diesen Stoffen gehört u.a. der Ultrafeinstaub. Da hier die wissenschaftlichen Erkenntnisse noch nicht fundiert sind, haben wir das Umweltministerium NRW gebeten, sich des Themas anzunehmen. Neuere Studien, die u.a. in den USA, in Dänemark und in den Niederlanden durchgeführt wurden, zeigen gegenüber dem städtischen Hintergrund eine mehrfache Erhöhung der UFP-Konzentrationen im Flughafenbereich und im Umfeld der Flughäfen.

Das Umweltbundesamt führt aktuell ein Forschungsvorhaben durch, um den Einfluss des Großflughafens Frankfurt auf zeitliche und räumliche Verteilungen der Außenluftkonzentrationen von UFP mittels Modellrechnungen zu untersuchen. Die Ergebnisse der Modellrechnungen sollen mit den Messwerten der Luftmessstationen „Raunheim“ und „Langen“ validiert werden.

Die im Oktober 2016 mit einem mobilen Messgerät orientierende Ultrafeinstaubpartikelmessungen durch die Bürgerinitiative „Bürger gegen Fluglärm“ soll nun u.a. zum Anlass genommen werden, das Thema auch in NRW fachlich aufzuarbeiten und mögliche Gegenmaßnahmen zu entwickeln.

FRAGE 3

Sind Sie der Auffassung, dass NRW eine Aktualisierung des Luftverkehrskonzepts 2010 benötigt? Falls Ja, welche Vorstellungen dafür hat Ihre Partei entwickelt?

Antwort

Die Bundesregierung muss endlich ihr Luftverkehrskonzept vorlegen, auf dem aufbauend dann das Land NRW seine Luftverkehrskonzeption erneuert. Die Grüne Fraktion im Landtag NRW hat hierzu detaillierte und konkrete Vorschläge unterbreitet. Wir haben dabei die nachhaltige Entwicklung von allen Verkehrsträgern im Blick.

http://gruene-fraktion-nrw.de/fileadmin/user_upload/ltf/Publikationen/Positionspapiere/Positionspapier-Flughafenpolitik_nachhaltig_gestalten.pdf

FRAGE 4

Sollte nach Ihrer Auffassung die Erarbeitung und Verabschiedung eines neuen Luftverkehrskonzepts einer Genehmigung des Antrags des Flughafens Düsseldorf vorausgehen?

Antwort

Nein. Man muss erst wissen, welche Rahmenbedingungen man will, bevor man Fakten schafft. Die Akzeptanz des Flughafens, der unbestritten eine wichtige wirtschaftliche Funktion in und

für unsere Region übernimmt, wird durch sein Agieren weiter geschwächt. Es bedürfte einer klaren, nach vorne gerichteten Kommunikation, wohin sich der Flughafen – in den engen Grenzen, die es faktisch gibt – entwickeln will. Eine „Salomitaktik“ des Ausbaus, der natürlich darauf abzielt, aufwändige Verfahren und Öffentlichkeitsbeteiligungen klein zu halten, sind genau der falsche Weg.

FRAGE 5 + 6

- Wie sehen Sie die Zukunftschancen der Regionalflughäfen in NRW, insbesondere vor dem Hintergrund des Antrags des Flughafens Düsseldorf auf Ausbau der Kapazitäten?
- Will sich Ihre Partei für den Erhalt der bestehenden Regionalflughäfen einsetzen?

Antwort

Die großen zentral gelegenen Flughäfen mit den hohen Lärmkonflikten und die in wirtschaftlichen Schwierigkeiten befindlichen kleineren Flughäfen sind nach wie vor als Einzelkämpfer und Konkurrenten unterwegs. Das ist umso unverständlicher als dass die Eigentümerin zu großen Teilen die öffentliche Hand ist. Im Hinblick auf Angebote sollten Kooperationen verstärkt angestrebt werden. Wir plädieren daher für eine Initiative der Landesregierung zur Abstimmung der strategischen Flughafenentwicklung zwischen den Flughäfen und die Prüfung gesellschaftsrechtlicher Verbindung zwischen den Flughäfen im Sinne interkommunaler Kooperationen. Die Verlagerung von Flugverkehr auf die Schiene und die Verteuerung der Flüge durch Einbeziehung externer Lärmkosten sollen die nicht notwendigen und volkswirtschaftlich schädlichen Flüge reduzieren. Dies wird Einschränkungen für alle Flughäfen bedeuten. An den großen Flughäfen sollen die hochwertigen und für den Standort NRW wichtigen Verbindungen Priorität haben. Preissensible Flüge würden ggf. nicht mehr oder an anderen, eventuell kleineren Flughäfen stattfinden. Wenn dies zu einer langfristigen Existenzberechtigung kleinerer Flughäfen führt, wären diese durch verbesserte landseitige Anbindung zu stärken. Wenn ein Airport trotzdem weiter defizitär arbeitet und sich keine wirtschaftlich tragfähige Perspektive abzeichnet, wären letztlich Schließungen oder Abstufungen notwendig.

FRAGE 7

Wird sich Ihre Partei für eine bessere Kooperation der bestehenden Flughäfen einsetzen? Welche konkreten Maßnahmen stellen Sie sich vor?

Antwort

Die beiden Flughäfen Düsseldorf und Köln-Bonn liegen in unmittelbarer Nachbarschaft, eine (noch) engere Kooperation würde zu einer Entlastung der Bevölkerung beitragen kann, jedoch darf es dabei nicht zu einer reinen Verlagerung der Belastung kommen. (Siehe dazu auch die Antwort zu den Fragen 5./6)

FRAGE 8

Die Länder Baden-Württemberg, Hessen und Rheinland-Pfalz haben 2015 eine gemeinsame Initiative zur Verbesserung des Fluglärmschutzes gestartet. Würde Ihre Partei in der Regierung diese Initiative unterstützen?

Antwort

Unbedingt. Als Grüne sind wir die einzige Partei, die konsequent von der europäischen bis zur kommunalen Ebene den Gesundheitsschutz der Menschen den wirtschaftlichen Interessen voranstellt und sich für mehr aktiven Lärmschutz einsetzt.

FRAGE 9 + 10

- Wird sich Ihre Partei durch Initiativen auf Bundesebene dafür einsetzen, dass die TA Lärm künftig auch auf Flughäfen Anwendung findet?
- Wird sich Ihre Partei für eine Änderung des Luftverkehrsgesetzes einsetzen, um darin Lärmgrenzwerte zu verankern, die sich am Schutz der Gesundheit der Menschen orientieren?

Antwort

Das seit fast zehn Jahren gültige Fluglärmschutzgesetz (FluLärmG) muss novelliert werden, damit es wieder dem Stand von Wissenschaft und Technik entspricht. Insbesondere die Auslösewerte beim Dauerschall- und Spitzenpegel, die Maßnahmen zum passiven Schallschutz nach sich ziehen, gehören auf den Prüfstand. Sie müssen deutlich gesenkt werden, da diese sich lediglich nach der Zumutbarkeit und nicht nach der gesundheitlichen Unbedenklichkeit von Fluglärm richten. Auch die Differenzierung der Immissionsgrenzwerte zwischen neuen oder baulich wesentlich erweiterten und bestehenden Flugplätzen muss zugunsten einer einheitlichen Regelung für alle Lärmsituationen abgeschafft werden. Wir fordern, den Vorrang des aktiven vor dem passiven Lärmschutz im gesamten Luftverkehrsrecht zu verankern.