

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

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

Wir stellen uns folgende Maßnahmen konkret vor:

Erstellung eines Luftverkehrskonzeptes

Umsetzung entsprechender europäischer Richtlinien zur Umweltverträglichkeit

Striktes Nachtflugverbot von 22 - 6 Uhr in Kombination mit einer starken Verminderung der Flugbewegungen zwischen 18 - 22 Uhr sowie zwischen 6 - 8 Uhr, um dem Schutz der Einschlaf- und Nachtruhe der Bevölkerung Rechnung zu tragen. Damit soll insbesondere auch Kindern Rechnung getragen werden, die insgesamt ein deutlich größeres Ruhebedürfnis haben.

Höhere Landegebühren für laute Flugzeuge, wie die der Familie der A320.

Verpflichtende lärmindernde Massnahmen wie etwa Wirbelgeneratoren, Schallabweiser

Verpflichtendes lärminderndes Start- und Landeverfahren (Steilstart/Flachstart-Diskussion)

Keine zeitlichen oder sonstigen Ausnahmen für "Home Base Carrier"

Flugbewegungen sind so auf die Flughäfen zu verteilen, dass sich eine Minimierung von Lärm und Schadstoffbelastung ergibt.

In angestrebten Planfeststellungsverfahren und der damit herbeizuführenden Entscheidung müssen alle betreffenden nationalen und internationalen Gesetze, Verordnungen und Richtlinien berücksichtigt werden.

Überarbeitung nationaler Gesetzgebung, dabei Berücksichtigung neuer wissenschaftlicher, ökonomischer, ökologischer und technischer Erkenntnisse.

Die Deklaration von Passagierflügen als Frachtflüge ist auch mit einer Frachtzuladung zu Passagierflügen nicht zulässig. Dies ist durch entsprechende Kontrollen zu gewährleisten.

Flugrouten sind für alle Flughäfen bis in eine Höhe von 5000 m verpflichtend festzulegen, um "Flugerwartungsgebiete" auszuschließen. Insbes. sind andere Festlegungen bzw. Änderungen von Routen zum Zweck der Kapazitätserhöhung ausdrücklich untersagt. Abweichungen von den in den AIP festgelegten Routen sind nur in nachzuweisenden Notfällen gestattet. Bei Festlegung und Änderungen von Flugrouten ist die Bevölkerung gemäß UVPG zu beteiligen

Start- und Landegebühren sollen per Verordnung so weit erhöht werden, dass es für Fluggesellschaften unrentabler wird, zwischen 22 und 06 Uhr zu starten oder zu landen.

Flugzeug-Parkgebühren sollen entsprechend angepasst werden.

Bei mehrfacher Missachtung der Regelungen, soll ein Entzug der Start- und Landegenehmigungen erfolgen.

In der zivilen Luftfahrt dürfen Flugzeuge generell nur Landebahnen solcher Flughäfen anfliegen, auf denen eine sichere Landung auch ohne den Einsatz von Schubumkehr gewährleistet werden kann. Dies gilt insbes. auch unter Schlechtwetterbedingungen. Entsprechend ist jeder Einsatz der Schubumkehr mit einer zusätzlichen Lärmgebühr zu beaufschlagen, die nicht dem Flughafen zugutekommen darf.

Der Flughafenbetreiber hat Kosten für die Umsetzung von notwendigen Schallschutzmaßnahmen betreffender Haushalte zu übernehmen. Die erforderlichen Gutachten zur Feststellung von Anspruchsberechtigung und Qualität der Maßnahmen sind vom Flughafenbetreiber zu tragen. Bei Negativfeststellung besteht kein Erstattungsanspruch gegen den Anspruchsteller.

Die aus dem Planfeststellungsverfahren gewonnenen Erkenntnisse werden zu einer Neubewertung der Ist-Situation verwendet, selbst wenn es zu keiner Erhöhung der Kapazitäten kommt. Wenn es dabei zu gravierenden Anforderungen an passiven Lärmschutz, Abgasemissionen oder z.B. toxischer Neubewertung von Substanzen kommt, so ist eine Nicht-Beachtung zu sanktionieren.

Dem Schutz der Bevölkerung vor Emissionen, Gesundheitsgefährdungen und Vermögensverlusten muss Vorrang vor wirtschaftlichen Interessen gegeben.

Verfügbare technischen Möglichkeiten und Verfahren müssen zur Reduzierung von Lärm bei An- und Abflügen zu allen Tageszeiten ausnahmslos verwandt werden.

Flugverkehr und Fluglärm über Wohngebieten ist zu begrenzen

Das vorhandene Material zu den AIP (Flugrouten etc.) ist für externe Begutachtung zur Verfügung zu stellen und sachkundig auch von der DFS zu erläutern und zu kommentieren

Die Landeanfluggeschwindigkeit ist zu begrenzen.

Es sind dauerhafte Messungen der Lärmbelastung mit modernen Messmethoden von unabhängigen Stellen vorzunehmen.

Alle Messungsergebnisse und Gutachten sind der Öffentlichkeit vollständig jederzeit offen zu legen

Umsetzung der Forderungen des Sachverständigenrates für Umweltfragen:

Es ist eine bundesweit zuständige Institution zu schaffen, welche die Kompetenz zu einer bundesweiten Bedarfsplanung für den Luftverkehr und damit für die Flughafenstandorte erhält. Auf diese Weise kann unter anderem der Lärm regional gerechter verteilt werden. Hierbei ist die Planung von Flughäfen eng mit der Verkehrsplanung für die Straße und insbesondere die Schiene zu verkoppeln

Im Planfeststellungsverfahren sind die Flugrouten verbindlich anzugeben (können jedoch ausreichend begründet späteren Erkenntnissen angepasst werden)

Im Verfahren ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen, wobei speziell die geplanten Flugrouten mitgeprüft werden (einmalig, nicht bei jedem Verfahren)

Die Öffentlichkeit ist bei der Festlegung der Flugrouten zu beteiligen

Als Gegenpol zu der heutigen monopolistischen Entscheidungsstruktur des

Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung bekommt das Bundesumweltamt eine verbindliche Kompetenz bei Verordnungen über Flugrouten

Künftig werden grundsätzlich alle baulichen Erweiterungen (einschließlich der sogenannten landseitigen Baumaßnahmen) an einem Flughafen erfasst und als Gesamtplanungsszenario hinaus planungsrechtlich zusammengefasst, um zu vermeiden, dass durch Maßnahmen unterhalb der Schwelle der „wesentlichen“ Änderung die Flughafen schrittweise auszubauen („Salamitaktik“)

Im Planfeststellungsverfahren ist das anvisierte Wachstum mit der dadurch wachsenden Lärmbelastung zu koppeln und hierzu geeignete Indikatoren zu finden, die bestimmen, bei welcher zusätzlichen Lärmbelastung ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden muss.

Der Gesetzgeber ist gefordert, um nicht zuletzt aus verfassungsrechtlichen Gründen Immissionsgrenzwerte für Fluglärm zum Schutz der Flughafenanwohner zu normieren und um aktive Schallschutzmaßnahmen aufzuwerten. Sind die Grenzwerte bei einem Hausgrundstück durch aktive und passive Schallschutzmaßnahmen nicht bzw. nur unter Inkaufnahme unverhältnismäßiger Verkehrsbeschränkungen oder Kosten einzuhalten, sollte ein Entschädigungsanspruch bzw., wo eine weitere Nutzung des Grundstücks nicht mehr zumutbar ist, ein Übernahmeanspruch geschaffen werden (Anspruch auf Übernahme eines Grundstücks durch den Flughafenbetreiber zum doppelten Verkehrswert).

Der Fluglärmschutz ist in das BImSchG zu integrieren.

Der aktive Lärmschutz ist daraus folgernd zu stärken, weil dies den Lärm nicht nur an der Quelle reduziert und damit auch alle jene Anwohner entlastet, die selbst nach neuen Regelungen keinen Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen geltend machen können, subjektiv aber massiv beeinträchtigt sind.

Beim Nachtflugverbot sind die heutigen Sonderregeln für die in Düsseldorf beheimateten Carrier abzuschaffen: die von der Rechtsprechung vorgenommene Flexibilisierung, die zwischen „Kernnacht“ und „Randzeiten“ unterscheidet, muss vor dem Hintergrund der staatlichen Schutzpflicht für die menschliche Gesundheit aus Grundrechten eine besonders rechtfertigungsbedürftige Ausnahme bleiben, die nicht zu einer Entwertung des Schutzes der Nachtruhe während dieser Randzeiten führen darf.

Die Differenzierung im FlugLärmG, ab der eine Lärmbelastung als unzumutbar anzusehen ist, zwischen neuen oder baulich wesentlich erweiterten Flugplätzen einerseits und bestehenden Flugplätzen andererseits sowie zwischen militärischen und zivilen Flugplätzen, ist nach einer Übergangsfrist auslaufen zu lassen.

Die gesetzliche Regelung, die den Anspruch auf Aufwendungsersatz für passive Schallschutzmaßnahmen regelmäßig erst im sechsten Jahr nach der Ausweisung der Lärmschutzzone entstehen lässt, entfällt.

ALLE Schwellenwerte der Lärmschutzzonen sind nach neuesten Erkenntnissen unabhängig wissenschaftlich zu überprüfen.

Schließlich ist der Gesetzgeber durch die in den staatlichen Schutzpflichten aus Grundrechten wurzelnde Pflicht (Dynamik der Schutzpflicht) gehalten, den Erkenntnisstand der Wissenschaft zu beobachten, zu bewerten und gegebenenfalls nachzubessern.

Einzelne Lärmpeaks werden in den bestehenden Gesetzen, Urteilen und Verordnungen weitgehend ignoriert, sind jedoch nach neusten

Erkenntnissen unbedingt zu berücksichtigen.

Es sind (ermessenslenkende) Vorschriften zu erlassen, wann der Fluglärm besser gebündelt (Belastung konzentriert sich ein auf kleines Gebiet) und unter welchen Voraussetzungen eine Streuung (Belastung verteilt sich) erwogen werden soll.

ALLE Kriterien sind explizit zu benennen, die bei der Festlegung der Flugrouten eine maßgebliche Rolle spielen und Vorgaben für deren Gewichtung im Rahmen der Abwägung des BAF zu machen.

Einzelfallfreigaben sind pauschal zu begrenzen: Eine Abweichung von durch Rechtsverordnung festgelegte Flugrouten sollte nur aus bestimmten, vom Gesetzgeber zu definierenden Gründen möglich sein (z. B. aus sicherheitstechnischen oder meteorologischen Gründen). Die heutige Praxis der Flexibilisierung der Ausnahmen ist auch bei heutiger Gesetzeslage rechtswidrig.

Auch bestehende Flughäfen müssen ab sofort ein Planfeststellungsverfahren nach dem neuem Standard erstmals durchlaufen, wenn eine Erweiterung wesentlich auch im Sinne der sogenannten landseitigen Baumaßnahmen war und ist.

Die Piraten werden also die Anforderungen und Regelungen aus den europäischen - anstelle der nationalen - Verordnungen und Richtlinien, für Einwendungen im Planfeststellungsverfahren verwenden und parallel dazu die vom Sachverständigenrat der Bundesregierung vorgeschlagenen Änderungen berücksichtigen.

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

Ja, sind wir. Wir haben bereits in der laufenden Legislaturperiode einen Antrag dazu in den Landtag eingebracht, der allerdings von allen anderen Fraktionen abgelehnt wurde. Wir würden in der kommenden Legislaturperiode einen zweiten Versuch starten.

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

Beides sollte unabhängig voneinander behandelt werden. Klar ist: der Antrag der Flughafen DUS ist aus unserer Sicht nicht genehmigungsfähig.

5. Wie sehen Sie die Zukunftschancen der Regionalflughäfen in NRW, insbesondere vor dem Hintergrund des Antrags des Flughafens Düsseldorf auf Ausbau der Kapazitäten?

Wir sind der Meinung, das im Landesentwicklungsplan die Bedeutung von Düsseldorf und Köln/Bonn zurückgefahren werden muss und der Flugverkehr besser aufs Land NRW verteilt werden muss. Auch hier haben wir einen Antrag in den Landtag eingebracht, der abgelehnt wurde.

6. Will sich Ihre Partei für den Erhalt der bestehenden Regionalflughäfen einsetzen?

Wichtig ist, insgesamt Lärm und Emissionen für den einzelnen Einwohner zu reduzieren. Dafür brauchen wir mehrere Flughäfen.

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

Grundsätzlich ja. Konkrete Maßnahmen müssen in Zusammenarbeit mit den entsprechend Kooperationsbereiten Flughäfen erarbeitet werden.

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?

Ja

9. Wird sich Ihre Partei durch Initiativen auf Bundesebene dafür einsetzen, dass die TA Lärm künftig auch auf Flughäfen Anwendung findet?

Ja

10. Wird sich Ihre Partei für eine Änderung des Luftverkehrsgesetzes einsetzen, um darin Lärmgrenzwerte zu verankern, die sich am Schutz der Gesundheit der Menschen orientieren?

Ja. Wichtig ist, dass die Meßkriterien für Lärm auf einen neuen, wissenschaftlichen Erkenntnisstand gebracht werden. Mittelwerte geben nicht die tatsächliche Lärmbelastung wieder. Darüber hinaus muss klar sein, dass schon einzelne Lärmereignisse dauerhaften Schaden anrichten können.