

13.05.2009

Antwort

der Landesregierung

auf die Große Anfrage 28
der Fraktion BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN
Drucksache 14/8594

Umweltfolgen des Flugverkehrs reduzieren – Anwohnerinnen und Anwohner besser schützen – Subventionierung des Flugverkehrs beenden

Das Ministerium für Bauen und Verkehr hat die Große Anfrage 28 namens der Landesregierung im Einvernehmen mit dem Finanzministerium, dem Ministerium für Wirtschaft, Mittelstand und Energie, dem Innenministerium, dem Ministerium für Arbeit, Gesundheit und Soziales, dem Ministerium für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz, dem Minister für Bundesangelegenheiten, Europa und Medien und dem Ministerium für Schule und Weiterbildung wie folgt beantwortet:

Datum des Originals: 13.05.2009/Ausgegeben: 19.05.2009

Die Veröffentlichungen des Landtags Nordrhein-Westfalen sind einzeln gegen eine Schutzgebühr beim Archiv des Landtags Nordrhein-Westfalen, 40002 Düsseldorf, Postfach 10 11 43, Telefon (0211) 884 - 2439, zu beziehen. Der kostenfreie Abruf ist auch möglich über das Internet-Angebot des Landtags Nordrhein-Westfalen unter www.landtag.nrw.de

Vorwort der antragstellenden Fraktion

Der kontinuierlich wachsende Flugverkehr wird auch in Nordrhein-Westfalen zu einer immer größer werdenden Gefahr für die Umwelt und das menschliche Leben. Kein anderer Verkehrssektor hatte in den letzten Jahren so große Zuwachsraten. Gleichzeitig hat der Flugverkehr den höchsten Primärenergieverbrauch aller Verkehrsträger. Es ist nur noch eine Frage der Zeit, dass der Flugverkehr eine stärker klimaschädigende Wirkung erreicht als der Autoverkehr. Immer mehr Menschen werden durch Fluglärm gesundheitlich geschädigt und in ihrem Wohlbefinden beeinträchtigt, nicht zuletzt weil sich die Empfindlichkeit der Betroffenen gegenüber Fluglärm in den letzten Jahrzehnten drastisch erhöht hat. Auch die Schadstoffbelastungen und der Flächenverbrauch im Umfeld der Flughäfen nehmen stetig zu. Doch die vom Flugverkehr verursachten Umweltkosten werden diesem nicht angelastet. So sagen auch die Flugticketpreise nicht die ökologische Wahrheit.

Gleichzeitig gehört der Flugverkehr zu den am meisten subventionierten Wirtschaftsbereichen. Der Flugtreibstoff ist immer noch von der Mineralöl- und Ökosteuer befreit. Hinzu kommen die Befreiung der internationalen Flüge von der Mehrwertsteuer und zahlreiche versteckte Subventionen wie Grundsteuerbefreiungen von Flughäfen, verbilligte Grundstücks-pachten, Erstattung von Lärmschutzkosten (Aufkaufkosten von Immobilien), kostenfreie Bereitstellung des Bundesgrenzschutzes und der Verzicht auf kostendeckende Start- und Landeentgelte sowie Abfertigungs- und Parkgebühren.

Nordrhein-Westfalen hat mit drei internationalen Flughäfen, sechs Regionalflughäfen und neun so genannten Schwerpunktlandeplätzen für den Geschäftsreiseverkehr eine europaweit einzigartige Flugplatzdichte. Dennoch setzt die nordrhein-westfälische Landesregierung auf eine ungebremste Expansion der Flughafeninfrastruktur sowie eine Ausdehnung der Nutzungsintensität und Nutzungszeiten der Flugplätze und stellt hierzu auch direkte Subventionen zur Verfügung. Völlig außer acht gelassen wird dabei, dass an Flughafenstandorten wie Köln/Bonn und Düsseldorf die gesundheitliche Belastung der Anwohnerinnen und Anwohner bereits heute ein unzumutbares Maß überschritten hat. Außerdem lassen sich durch diesen Expansionskurs die Klimaschutzziele von Bundes- und Landesregierung nicht mehr erreichen. Völlig von der Landesregierung ausgeblendet wird weiterhin, dass der Ausbau der räumlich sehr dicht beieinander liegenden Flughäfen in Nordrhein-Westfalen zu einer Kannibalisierung der jeweiligen Standorte untereinander und damit zu einem volkswirtschaftlich unsinnigen Wettlauf um Subventionen führen.

Die Große Anfrage "Umweltfolgen des Flugverkehrs reduzieren – Anwohnerinnen und Anwohner besser schützen – Subventionierung des Flugverkehrs beenden" hat das Ziel, die in der gegenwärtigen Luftverkehrspolitik des Landes systematisch vernachlässigten Bereiche des Umwelt-, Klima- und Lärmschutzes, der volkswirtschaftlichen Rechtfertigung und der verkehrspolitischen und juristischen Begründung von weiteren Expansionsplänen aufzuklären. Nur auf der Grundlage von aussagekräftigen Daten und Fakten zu allen Aspekten des Flugverkehrs ist eine verantwortbare Politik möglich. Zukunftsweisende Ansätze, wie sie teilweise in der Energie- und Klimaschutzstrategie der Landesregierung enthalten sind, dürfen nicht länger durch die Flugverkehrspolitik ignoriert werden.

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Landesregierung,

welche Erkenntnisse über die Umweltfolgen des Flugverkehrs vorliegen und welche Handlungsnotwendigkeiten in Bezug auf eine vorsorgende, verursacherbezogene Umweltpolitik und Klimaschutzpolitik für den Flugverkehr gesehen werden (Teil 1),

welche Entwicklungen es an den NRW-Flughäfen mit Linien- und Charterverkehr in den letzten Jahren gegeben hat und mit welchen Prognosen für eine künftige Entwicklung dieser Standorte operiert wird (Teil 2),

wie sich die wirtschaftliche und sonstige Entwicklung an den NRW-Flughäfen ohne Linien und Charterverkehr und den Schwerpunkt-Verkehrslandeplätzen darstellt (Teil 3),

inwieweit bei der NRW-Flugverkehrspolitik eine integrierte und an den ökologischen Kapazitäten orientierte Gesamtverkehrspolitik betrieben wird und was zur Verlagerung von Kurzstreckenflügen auf die Schiene getan wird (Teil 4).

Im 5. Teil werden aktuelle Entwicklungen bei der Luftaufsicht hinterfragt.

Im 6. Teil geht es schließlich um standortspezifische Fragestellungen und darum, inwiefern die Landesregierung an den im Dezember 2000 beschlossenen Handlungsoptionen der NRW-Luftverkehrskonzeption 2010 festhält und ob die Landesregierung zu Korrekturen im Interesse einer stärkeren Berücksichtigung des Umweltschutzes bereit ist.

Vorwort der Landesregierung

Leistungsfähige Verkehrssysteme sind notwendige Grundlage für die Funktionsfähigkeit einer modernen Gesellschaft und Wirtschaft und leisten einen wichtigen Beitrag für Mobilität, Wachstum, Beschäftigung und Wohlstand. Neben gut ausgebauten Straßen-, Schienen- und Wasserstraßennetzen kommt in Zeiten wachsender Globalisierung dem Luftverkehr eine hohe und weiter zunehmende Bedeutung zu. Er gewährleistet den schnellstmöglichen Transport von Menschen und Gütern und ermöglicht internationale und interkontinentale Verbindungen für die Exportwirtschaft und den Tourismus.

Technischer Fortschritt führt im Luftverkehr zu einer kontinuierlichen Verringerung der Umweltbelastung. Im Zeitraum von 1991 bis 2008 ist der spezifische Kraftstoffverbrauch moderner Flugzeuge um knapp zwei Liter pro 100 Passagierkilometer auf 4,4 Liter gesunken. In der nächsten Flugzeuggeneration werden die innovativen Großraumflugzeuge weniger als vier Liter Kerosin pro Passagier auf 100 Kilometer verbrauchen; Herstellerangaben zufolge sinkt der spezifische Kraftstoffverbrauch bei den Baumustern Airbus A380 und Boeing B747-8 auf nur noch 3,4 l/100 Passagierkilometer. Nach Angaben des Umweltbundesamtes beträgt der Anteil des Luftverkehrs an den Gesamtemissionen des Verkehrs derzeit nur etwa 9 %.

Während das Straßen- und Schienennetz steuerfinanziert ist, finanziert der Luftverkehr seine Infrastruktur und Wegekosten (Start- und Landebahnen, Fluggast- und Frachtterminals, Flugsicherung) über Gebühren und Entgelte selbst. Der Europäische Gerichtshof hat daher im April 2006 die Klage der Deutschen Bahn AG gegen die EU-Kommission wegen angeblich ungerechtfertigter Begünstigung des Luftverkehrs gegenüber der Bahn abgewiesen.

In Nordrhein-Westfalen bilden zwei Flughäfen mit interkontinentalen Luftverkehrsverbindungen und weitere vier internationale Verkehrsflughäfen mit guten Linienflugverbindungen zu den wichtigsten deutschen und europäischen Wirtschaftszentren das Rückgrat der Flughafeninfrastruktur. Wie in der gesamten Bundesrepublik Deutschland, so ist auch in Nordrhein-Westfalen die dezentrale Struktur die Voraussetzung, dass die Nachfrage nach Luftverkehrsleistungen aufkommensnah abgewickelt werden kann und lange Anfahrten vermieden wer-

den. Das dezentrale Flughafensystem wird in Nordrhein-Westfalen ergänzt durch Schwerpunkt-Verkehrslandeplätze für den Geschäftsreiseluftverkehr.

Die Entwicklung des Luftverkehrs in Nordrhein-Westfalen weist ein dynamisches Wachstum auf. Wurden auf den Flughäfen des Landes im Jahre 2000 insgesamt 26,2 Millionen Fluggäste gezählt, waren es 2008 insgesamt 35,06 Millionen Passagiere. Das entspricht einem Zuwachs von 33,82 %. Prognosen für den Luftverkehr gehen bisher von einem weiteren Wachstum dieser Branche mit durchschnittlichen Wachstumsraten zwischen 4 und 6 % pro Jahr aus. Trotz der globalen Wirtschafts- und Finanzkrise wird noch mit durchschnittlichen Wachstumsraten von 3,6 % pro Jahr gerechnet.

Der Luftverkehrsstandort Nordrhein-Westfalen steht im Wettbewerb mit den interkontinentalen Flughäfen London, Paris, Amsterdam und Frankfurt am Main. Es ist Aufgabe der Verkehrspolitik des Landes, die Voraussetzungen für die Bereitstellung und Weiterentwicklung ausreichender Flughafenkapazität in Nordrhein-Westfalen zu schaffen, um im Wettbewerb der europäischen Metropolregionen bestehen zu können.

Die Grundlage für konkretes luftverkehrspolitisches Handeln ist die im Dezember 2000 vorgelegte NRW-Luftverkehrskonzeption 2010, in der für den Zeitraum von 2000 bis 2010 insgesamt 29 Handlungsoptionen vorgestellt wurden. Der Landtag hat die NRW-Luftverkehrskonzeption mit allen Fraktionen - auch mit der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen - bestätigt und die Landesregierung aufgefordert, die Handlungsoptionen umzusetzen. Die Luftverkehrspolitik der Landesregierung hat eine bedarfsgerechte, leistungsfähige, sichere und umweltverträgliche Luftfahrtinfrastruktur zum Ziel, die eine aufkommensnahe Befriedigung der Luftverkehrsnachfrage gewährleistet und Nordrhein-Westfalen in den nationalen, internationalen und interkontinentalen Luftverkehr einbindet.

Die Antworten auf die Einzelfragen der Großen Anfrage zeigen, dass die Landesregierung die Auswirkungen des Luftverkehrs auf die Umwelt ernst nimmt und eine Luftverkehrspolitik betreibt, die Umwelt-, Klima- und Lärmschutz als integrale Bestandteile betrachtet und bei der Weiterentwicklung der nordrhein-westfälischen Luftfahrtinfrastruktur geeignete Maßnahmen ergreift, um die in ihrer Zuständigkeit liegenden Umweltfolgen so weit wie möglich zu reduzieren.

Die Auswirkungen des Beschlusses des Oberverwaltungsgerichtes für das Land Nordrhein-Westfalen im Eilverfahren vom 22. April 2009 (Az. 20 B 156/09.AK) zum Flugbetrieb in den Tagesrandstunden am Flughafen Niederrhein können derzeit noch nicht abgesehen werden und haben daher bei der Beantwortung der Großen Anfrage keine Berücksichtigung gefunden.

1. Umweltfolgen des Flugverkehrs und vorsorgende Umweltpolitik

Der Flugverkehr ist die Fortbewegungsart, die im Vergleich mit anderen Verkehrsträgern die relativ meisten Umweltschäden verursacht. Die Kriterien für eine umweltverträgliche Mobilität (vermeiden, verlagern, umweltfreundlicher gestalten) müssen deshalb für den Flugverkehr in ganz besonderem Maße gelten. Im Gegensatz hierzu sind die Prioritäten der Luftverkehrspolitik von Europäischer Union, Bundesregierung und nordrhein-westfälischer Landesregierung immer noch vorrangig am Ziel der Angebotsausweitung ausgerichtet.

1.1. Umwelt- und Klimaverträglichkeit des Fliegens

1. **Wie beurteilt die Landesregierung die Umweltverträglichkeit des Flugverkehrs im Vergleich mit anderen Verkehrsträgern?**

Ein Vergleich zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern ist nur insoweit sinnvoll, als die einzelnen Verkehrsträger alternativ genutzt werden können. Grundsätzlich gilt für den Flugverkehr im Vergleich mit den Verkehrsträgern Straße (ohne Fahrradverkehr) und Schiene Folgendes:

Primärenergieverbrauch: Im Zeitraum von 1991 bis 2008 ist der spezifische Kraftstoffverbrauch moderner Flugzeuge bei voller Auslastung um knapp zwei Liter pro 100 Passagierkilometer auf 4,4 Liter gesunken. In der nächsten Flugzeuggeneration verbrauchen die innovativen Großraumflugzeuge weniger als vier Liter Kerosin pro Passagier auf 100 Kilometer; Herstellerangaben zufolge sinkt der spezifische Kraftstoffverbrauch bei den Baumustern Airbus A380 und Boeing B747-8 auf nur noch 3,4 l/100 Passagierkilometer. Der spezifische Kraftstoffverbrauch von Luftfahrzeugen unterscheidet sich nicht wesentlich von Straßen- und Schienenfahrzeugen.

Lärm: Aufgrund der Unterschiedlichkeit der Emissionssituationen sowie der Schallausbreitungsbedingungen der einzelnen Verkehrsarten ist ein unmittelbarer Vergleich der Lärmeinwirkungen nur bedingt möglich. Die Lärmemissionen beim Start- und Landevorgang von Luftfahrzeugen treten nur während der zugelassenen Betriebszeiten der Flughäfen auf und beschränken sich im Hinblick auf die Immissionen weitgehend auf die im Fluglärmschutzgesetz festgelegten Lärmschutzbereiche. Die Lärmemissionen des Straßen- und Schienenverkehrs erstrecken sich dagegen rund um die Uhr entlang der gesamten Verkehrswege (innerörtliche und außerörtliche Straßen, Autobahnen, Schienentrassen). Gegenüber den Anwohnern an bestehenden Straßen und Schienenwegen haben die Anwohner eines Flughafens aufgrund der besonderen Lärmproblematik einen im Fluglärmschutzgesetz festgelegten Rechtsanspruch auf Lärmschutz oder Entschädigung.

Flächenverbrauch: Die Gesamtfläche aller Flughäfen beträgt nur ein Bruchteil der für Straßen und Schienenwege erforderlichen Fläche. Einer Studie des Planungsbüros Wilmer, Cutler und Pickering aus dem Jahre 1991 ist zu entnehmen, dass der Landverbrauch durch befestigte Flughafenflächen im damals untersuchten Gebiet der alten Bundesländer lediglich etwa 0,5 % der gesamten von Verkehrsträgern genutzten Fläche betrug. Dieser Prozentsatz dürfte sich nach der Wiedervereinigung für Deutschland insgesamt noch verringert haben. Überdies besteht der größte Teil der Betriebsflächen von Flughäfen aus ökologisch unbedenklichem Magerrasen. Im Gegensatz dazu bestehen die Flächen für den Straßenverkehr zu nahezu 100% aus versiegelten und damit ökologisch wertlosen Flächen.

2. **Wie hoch ist der Anteil des Flugverkehrs am vom Menschen verursachten Ausstoß klimaschädlicher Emissionen (CO₂, H₂O, NO_x, CO, HC, SO₂, Ruß und sonstige Abgase) weltweit, europaweit, deutschlandweit sowie NRW-weit (aufgeschlüsselt in direktem Ausstoß und mit der äquivalenten Klimarelevanz)?**

Die Antwort auf die Frage 2 basiert auf Angaben des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR).

a) Anteil des Luftverkehrs am vom Menschen verursachten Ausstoß klimaschädlicher Emissionen

Folgende Tabelle enthält Angaben zu den Emissionen der Luftfahrt (Kohlendioxid CO₂, Wasserdampf H₂O, Stickoxide NO_x (in Masseneinheiten von NO₂), Kohlenmonoxid CO, Nicht-Methan flüchtige Kohlenwasserstoffe NMVOC, Schwefeldioxid SO₂, und Russpartikel), weltweit, in Europa (EU-27 Staaten), Deutschland (nur innerstaatliche Anteile) und Deutschland incl. der sogenannten Bunker-Anteile für den internationalen Verkehr. Die Angaben beziehen sich auf die CO₂-Emissionen aus der Verbrennung fossiler Treibstoffe (ohne andere Treibhausgase und ohne Beiträge infolge Landnutzungsänderung).

	Weltweit, zivile Luftfahrt	Europäische Union, incl. internationalem Luftverkehr	Deutschland, nur mit innerstaatlichem Luftfahrtanteil	Deutschland, incl. nationalem und internationalem Luft- und Schiffsverkehr
CO ₂	630 von 32770 Tg (1,9 %)	150 von 4397Tg (3,4%)	2,3 von 824 Tg (0,3 %)	27 von 856 Tg (3,2 %)
H ₂ O	250 Tg (ohne Vergleichswert)			
NO _x	2,6 Tg von ca. 120 (2 %)		0,010 Tg	0,108 Tg
CO	0,5 von 730 Tg (0,07 %)		0,016 Tg	0,071 Tg
NMVOC (HC)	0,06 von 90 Tg (0,07 %)		0,001 Tg	0,012 Tg
SO ₂	0,16 von 130 (0,12 %)		0,0003 Tg	0,003 Tg
Ruß	0,004 von 12 Tg (0,03 %)		-	0,0001 Tg

Der Beitrag des zivilen Luftverkehrs (incl. internationalen Anteilen) weltweit zur CO₂-Emission beträgt demnach 1,9 % weltweit, 3,4 % in Europa und 3,2 % in Deutschland.

Bezieht man die Luftfahrt-CO₂-Emissionen auf die Summe aller im Kyoto-Protokoll erfassten Treibhausgase (CO₂, CH₄, N₂O, PFCs, HFCs, SF₆), siehe folgende Tabelle, so reduziert sich der Anteil der zivilen Luftfahrt auf etwa 1,5 % weltweit, 2,8 % in Europa und 2,7 % in Deutschland. (Der direkte Beitrag der Luftfahrt zu den im Kyoto-Protokoll erfassten Nicht-CO₂-Treibhausgasen ist klein.)

Emissionen in Tg CO ₂ -Äquivalenten.	Weltweit	Europa	Deutschland
Treibhausgas-Emissionen (ohne Landnutzungsänderung), CO ₂ , CH ₄ , N ₂ O, PFCs, HFCs, SF ₆ , mit intern. Bunker, in Tg, für das Jahr 2005	42751 Tg Luftfahrt: 1,5 %	5342 Tg Luftfahrt: 2,8 %	1006 Tg Luftfahrt: 2,7 %

Für die Nicht-CO₂-Emissionen liegen verlässliche Zahlen nur auf globaler Ebene vor. Das Zuordnen zu Ländern ist wegen grenzüberschreitender Prozesse grundsätzlich schwierig.

Für Wasserdampf kann der Anteil des Luftverkehrs an allen anthropogenen Emissionen nicht angegeben werden, da die Bezugsbasis (= alle anthropogenen H₂O-Emissionen) nicht bestimmt wird. Letzteres wäre auch wenig sinnvoll, da die Wirkung der Emissionen stark vom Ort der Emission und dem meteorologischen Zustand am Ort der Freisetzung abhängt.

Global trägt der Luftverkehr etwa 1,5% zu den anthropogenen NO_x-Emissionen bei. Für CO, HC, SO₂, Ruß sind die Anteile deutlich kleiner. Zu "sonstigen Abgasen" kann nichts gesagt werden, da die Frage unspezifisch ist.

Die gasförmigen Emissionen in Deutschland aus der Luftfahrt und aus vergleichbaren Emittenten im Jahr 2007 sind in der folgenden Tabelle aufgeführt. Man erkennt, dass die Beiträge des Luftverkehrs zu allen Emissionen (außer Schwefeldioxid, SO₂) auch unter Einbezug des internationalen Anteil (Bunkers) deutlich kleiner sind als die des Straßenverkehrs. Für die Emissionsindizes für Methan (CH₄), Lachgas (N₂O), Kohlenmonoxid (CO), Nicht-Methan-Kohlenwasserstoffe (NMVOC) und Schwefeldioxid (SO₂) gibt es in der Literatur teils sehr unterschiedliche Angaben. Insbesondere kann der Emissionsindex bei Methan negativ sein, da ein Triebwerk das Methan aus der angesaugten Luft im Triebwerk verbrennt.

GREENHOUSE GAS SOURCE AND SINK CATEGORIES	CO ₂	CH ₄	N ₂ O	NO _x	CO	NMVOC	SO ₂
	(Gg)						
Total Energy	784,025.87	612.05	20.68	1,188.32	3,218.37	266.52	413.56
A. Fuel Combustion Activities (Sectoral Approach)	784,025.80	48.73	20.68	1,188.32	3,210.07	213.76	405.01
3. Transport	155,285.37	7.89	3.77	681.88	1,525.13	146.13	1.78
a. Civil Aviation	2,284.30	0.03	0.11	10.16	16.47	1.34	0.29
b. Road Transportation	147,120.45	7.62	3.56	610.74	1,383.45	137.08	0.79
c. Railways	1,300.25	0.03	0.02	19.94	3.36	1.14	0.01
d. Navigation	855.74	0.03	0.01	15.96	2.75	1.12	0.67
International Bunkers	32670.7318	1.06	1.38	302.27	90.52	18.05	136.13
Aviation	24,350.98	0.31	1.16	108.21	71.11	12.44	3.09
Marine	8,319.75	0.75	0.22	194.06	19.41	5.61	133.03

Fundierte Angaben zu den Emissionen des Luftverkehrs in Nordrhein-Westfalen (NRW) gibt es nicht. Solche Angaben wären schon wegen der nicht eindeutigen Zuordnung von Emissionen des von NRW ausgehenden oder dort ankommenden Luftverkehrs auf die Anteile innerhalb oder außerhalb des Landes NRW fragwürdig. Am Gesamtaufkommen 2007 von 189 Mio. Fluggästen (an 25 großen Flughäfen) in Deutschland tragen die Flughäfen Düsseldorf, Köln/Bonn, Münster/Osnabrück, Paderborn/Lippstadt und Niederrhein zusammen ca. 17 % bei (DLR: Luftverkehrsbericht 2008).

b) Klimarelevanz

Der Luftverkehr beeinflusst das Klima langfristig vor allem durch die Emission von Kohlendioxid (CO₂), das im Mittel länger als 60 Jahre in der Atmosphäre verbleibt. Da sich die freigesetzten CO₂-Moleküle im Verlaufe dieser Lebensdauer gleichmäßig in der Atmosphäre verteilen, haben CO₂-Emissionen aus der Luftfahrt die gleiche Klimawirksamkeit pro Masseneinheit wie die aus Quellen an der Erdoberfläche.

Bei der Kerosinverbrennung entstehen pro Kilogramm Treibstoff zudem durchschnittlich 13 Gramm Stickoxide (NO_x), 3 g Kohlenmonoxid (CO) und 0,4 g Kohlenwasserstoffe (HC oder NMVHC). Etwa 40 Prozent der Stickoxidemissionen erfolgt in mittleren nördlichen Breiten oberhalb von 9 Kilometern. Dort besitzen die Moleküle eine Lebensdauer von einigen Wochen und fördern die Bildung von Ozon. Auf diese Weise verstärken sie den Klimaantrieb stärker als gleiche Emission am Boden. Gleichzeitig bauen die Stickoxide über photochemische Reaktionen indirekt Methan ab, das ebenfalls stark zum Treibhauseffekt beiträgt. Dadurch verringert sich der insgesamt positive Strahlungsantrieb der Stickoxide.

Wasserdampf und Partikel aus den Triebwerken verbleiben ebenfalls mehrere Wochen lang in der Atmosphäre. Beispielsweise entstehen pro Kilogramm Treibstoff etwa 0,025 g Russpartikel und, je nach Schwefelgehalt der Treibstoffe, etwa 0,8 g Schwefeldioxid (SO₂), das zu einem kleinen Anteil zu Schwefelsäuretröpfchen weiter reagieren kann. Diese Bestandteile

verursachen zwar einen deutlich geringeren direkten Strahlungsantrieb als CO₂, aber sie tragen zur Bildung von Kondensstreifen bei. Die Partikel können zudem auch ohne Kondensstreifen die Bewölkung verändern. Kondensstreifen entstehen, wenn hinter den Triebwerken ein Teil des Wasserdampfes aus dem Abgas zu kleinen Wassertropfen kondensiert. In der kalten Umgebungsluft gefrieren die Tropfen rasch zu Eispartikeln. In trockener Luft verdampfen diese Kristalle nach einigen Sekunden, und der Kondensstreifen löst sich wieder auf. In sehr feuchter Luft nehmen die Eispartikel aber weiter Wasserdampf aus der Umgebung auf und werden größer. Dann breiten sich die Kondensstreifen aus und können mehrere Stunden lang am Himmel verbleiben. Unter bestimmten Bedingungen können sich aus den Kondensstreifen allmählich künstliche Zirruswolken entwickeln. Zirren vermindern die am Boden ankommende Sonnenstrahlung (das wirkt kühlend) und die in den Weltraum emittierte Strahlung von der Erdoberfläche (wärmend). Die Klimawirkung von Zirren ist daher nicht eindeutig: Nachts wärmen sie, während sie tagsüber je nach Bedingungen wärmen oder kühlen können. Nach bisherigen Untersuchungen überwiegt die Erwärmung auch am Tag.

Für die Nicht-CO₂-Emissionen des Luftverkehrs, die mit Ausnahme der induzierten Methanabnahme alle kurzlebig sind, gibt es derzeit kein allgemein akzeptiertes Maß für die äquivalente Klimarelevanz. Der vom IPCC verwendete Strahlungsantrieb (Radiative Forcing) ist ein Maß der seit Beginn des Flugverkehrs akkumulierten Änderung der Strahlungsflusses durch die Tropopause, d.h., der Strahlungsantrieb heute ist auch eine Folge der CO₂-Emissionen vor Jahrzehnten, während beim Ruß nur die Emissionen der letzten Wochen eine Rolle spielen. Wenn der Strahlungsantrieb konstant wäre, das ist er selbst bei konstanten Emissionen nicht, dann wäre die zu erwartende Änderung der global gemittelten bodennahen Lufttemperatur in erster Ordnung proportional zu den jeweiligen Beiträgen des Strahlungsantriebes. Der Strahlungsantrieb ist also eine rückwärts schauende Metrik.

Im Jahr 2005 trugen die CO₂-Emissionen der globalen Luftfahrt 1,6 % zum gesamten anthropogenen Strahlungsantrieb bei. Der gesamte Anteil des Luftverkehrs (CO₂, Nicht-CO₂-Emissionen, lineare Kondensstreifen, aber ohne sonstige luftverkehrsbedingte Bewölkung) lag bei 3,5 %. Die Unsicherheit der letztgenannten Zahl ist hoch.

3. *Wie hoch wird der Anteil des Flugverkehrs am vom Menschen verursachten Ausstoß klimaschädlicher Emissionen (CO₂, H₂O, NO_x, CO, HC, SO₂, Ruß und sonstige Abgase) weltweit, europaweit, deutschlandweit sowie NRW-weit (aufgeschlüsselt in direktem Ausstoß und mit der äquivalenten Klimarelevanz) voraussichtlich in den Jahren 2020 bzw. 2050 sein?*

Die Antwort auf die Frage 3 basiert auf Angaben des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR).

Die Frage kann nicht seriös beantwortet werden. Für vorgegebene Entwicklungsszenarien (sowohl für den Luftverkehr als auch für alle anthropogenen Aktivitäten) gibt es zwar Abschätzungen des IPCC aus dem Jahre 1999. Diese berücksichtigen allerdings weder die inzwischen veränderte Gesetzgebung (z.B. das Europäische Emissionshandelssystem) noch die aktuelle wirtschaftliche Krise. Zudem sind diese Abschätzungen keine Vorhersage und nur unter genauer Betrachtung der Voraussetzungen sinnvoll zu interpretieren. Der Anteil des Luftverkehrs hängt dabei nicht nur vom Wachstum des Luftverkehrs selber, sondern auch von den Reduktionsmöglichkeiten bei den Emissionen des Luftverkehrs und Zuwächsen oder Reduktionen der anderen Emissionen ab. Je nach den unterstellten Voraussetzungen ergibt sich aus solchen Betrachtungen bis zum Jahr 2050 das Potential für einen um den Faktor eins bis zwei zunehmenden relativen Beitrags des Luftverkehrs zur globalen Klimaänderung.

4. **Welche Konsequenzen zieht die Landesregierung aus den Aussagen der Berichte des Weltklimarates (Zwischenstaatlicher Ausschuss für Klimaänderungen, IPCC), der Nationalen Nachhaltigkeitsstrategie sowie des integrierten Energie- und Klimaprogramms der Bundesregierung, der Energie- und Klimaschutzstrategie der Landesregierung und anderer wissenschaftlicher Berichte, soweit sie die Klimafolgen des Flugverkehr betreffen?**

Der Flugverkehr wird ab dem Jahr 2012 in den Europäischen Emissionshandel einbezogen (Richtlinie 2008/101/EG vom 19. November 2008).

Bereits im Jahr 2008 hat die Landesregierung beschlossen ab dem Jahr 2009 den durch die dienstlichen Auto- und Flugreisen verursachten CO₂-Emissionen über den Ankauf von Emissionszertifikaten zu kompensieren. Mit den Erträgen aus diesen Zertifikaten werden Klimaschutzprojekte vorrangig in Nordrhein-Westfalen finanziert. Damit ist das Land eines der ersten Bundesländer, das eine solche Klimaschutzabgabe durchführt.

Darüber hinaus beteiligt sich der Flughafen Köln/Bonn für eine dreijährige Testphase seit dem 1. April 2008 neben den Flughäfen Frankfurt und München an einem Pilotprojekt zur Einführung emissionsabhängiger Landeentgelte.

5. **In welchen konkreten Fällen wurde dem Ziel des "Schutzes von Umwelt und Natur" gegenüber der "Deckung des Luftverkehrsbedarfs" beim Ausbau von Flughäfen in NRW Vorrang eingeräumt?**

Bau und Ausbau von Flughäfen werden von privatrechtlich organisierten Flughafenunternehmen durchgeführt und dienen der Deckung des Luftverkehrsbedarfs. Bei den öffentlich-rechtlichen Genehmigungs- und Planfeststellungsverfahren zum Ausbau von Flughäfen wird im Zuge des Abwägungsprozesses dem Schutz von Natur und Umwelt der gesetzlich vorgeschriebene Rang eingeräumt. Die Entscheidungen der Luftfahrtbehörden unterliegen der gerichtlichen Nachprüfung. Die Ergebnisse zeigen, dass der Abwägungsprozess zwischen dem Schutz von Natur und Landschaft und der Deckung des Luftverkehrsbedarfs regelmäßig rechtsfehlerfrei erfolgt ist.

6. **Im Abschlussbericht der Enquete-Kommission des Landtags "Zukunft der Mobilität" vom 2. April 2000, dessen Empfehlungen ihren Niederschlag auch in der Luftverkehrskonzeption 2010 gefunden haben, wird eine Verpflichtung zur Bestimmung der Umweltbelastungskapazität eines Flughafens gefordert. Für welche NRW-Flughäfen wurde eine derartige Umweltbelastungskapazität konkret definiert? Wie sieht diese Umweltbelastungskapazität jeweils konkret aus?**

In allen Genehmigungs- und Planfeststellungsverfahren wird die Beeinträchtigung von Umwelt und Natur durch den Luftverkehr geprüft. Die Verträglichkeit des Luftverkehrs mit Umwelt und Natur ist sicherzustellen. Seit dem Jahr 2000 ist dies im Rahmen von Genehmigungs- und Planfeststellungsverfahren auf folgenden Flughäfen erfolgt: Niederrhein, Mönchengladbach, Münster/Osnabrück, Paderborn/ Lippstadt, Dortmund.

1.2. Fluglärm

Zwar sind heutige Flugzeuge in der Regel deutlich leiser als noch zu Beginn der zivilen Düsenluftfahrt. Technische Fortschritte bei der Entwicklung lärmärmerer Flugzeuge sind jedoch durch die drastische Zunahme der Flugbewegungen und den Einsatz größerer Flugzeuge überkompensiert worden. Diese Verbesserungen kommen damit den Betroffenen nicht zugute. Erschwerend kommt hinzu, dass sich die Empfindlichkeit der Fluglärm-Betroffenen seit Beginn der planmäßigen Düsenluftfahrt um über 11 dB erhöht hat. Die Politik der Landesregierung trägt außerdem zu einer weiteren Verschlechterung der bereits heute völlig unzumutbaren Lärmsituation insbesondere an den Flughäfen Köln/Bonn und Düsseldorf bei. Zu nennen sind hier insbesondere die Ausweitung der Flugbewegungen durch die im November 2005 geänderte Betriebsgenehmigung am Flughafen Düsseldorf sowie die im Februar 2008 bis Ende Oktober 2030 verlängerte Nachtflugregelung am Flughafen Köln/Bonn.

Vorbemerkung zur Beantwortung der Fragen 7 bis 22:

Aus Gründen des Datenschutzes wurden auf Wunsch der Kommunen, die die Einwohnerzahlen zur Verfügung gestellt haben, Anzahlen unter 100 Anwohnern gerundet. Die Angabe 0 Anwohner bedeutet, dass keine Anwohner ermittelt werden konnten. Die Angabe >0 steht für Anwohnerzahlen zwischen 1 und 49 Anwohnern, die Angabe <100 für Anwohnerzahlen zwischen 50 und 99 Anwohnern.

Berechnungen des L_{den} bzw. L_{night} gemäß EU-Umgebungslärmrichtlinie waren in Nordrhein-Westfalen nur für die Flughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn sowie für Dortmund im Rahmen der Ballungsraumkartierung durchzuführen. Für die anderen Flugplätze wurden in diesem Zusammenhang keine Daten erhoben.

In den Angaben zu den fluglärmbelasteten Flächen sind die Flächen der stärker belasteten Bereiche jeweils mit enthalten.

7. **Wie groß ist die Zahl der Anwohnerinnen und Anwohner an den Flughäfen Dortmund, Düsseldorf, Köln/Bonn, Münster/Osnabrück, Niederrhein und Paderborn/Lippstadt, die in den Lärmschutzzonen 1 und 2 des Fluglärmgesetzes bzw. der Schutzzone C nach Landesentwicklungsplan wohnen?**

Flughafen	Schutzzone 1	Schutzzone 2	Schutzzone C
Dortmund	0	0	651
Düsseldorf	2958	39002	94646
Köln/Bonn	0	1 462	48920
Münster/Osnabrück	0	>0	2248
Paderborn/Lippstadt	0	0	>0

Am Flughafen Niederrhein werden erstmalig im Rahmen der Umsetzung des geänderten Fluglärmgesetzes Schutzzonen festgesetzt, daher liegen keine entsprechenden Daten vor.

8. **Wie groß ist die Zahl der Anwohnerinnen und Anwohner an den Flughäfen Dortmund, Düsseldorf, Köln/Bonn, Münster/Osnabrück, Niederrhein und Paderborn/Lippstadt, die in den Isophonenflächen wohnen mit Tagespegeln (L_{den}) von >55 bis ≤60 dB(A), >60 bis ≤65 dB(A), >65 bis ≤70 dB (A), >70 bis ≤75 dB(A) und >75 dB(A)?**

Flughafen	>55 bis ≤60	>60 bis ≤65	>65 bis ≤70	>70 bis ≤75	>75 dB(A)
Dortmund	11678	1184	0	0	0
Düsseldorf	25958	12355	2660	668	0
Köln/Bonn	62704	14515	1019	0	0

Daten der Flughäfen Münster/Osnabrück, Paderborn/Lippstadt und Niederrhein liegen nicht vor (siehe Vorbemerkung zu den Fragen 7 – 22).

9. **Wie groß ist die Zahl der Anwohnerinnen und Anwohner an den Flughäfen Dortmund, Düsseldorf, Köln/Bonn, Münster/Osnabrück, Niederrhein und Paderborn/Lippstadt, die in den Isophonenflächen wohnen mit Nachtpegeln (L_{night}) von >50 bis ≤55 dB(A), >55 bis ≤60 dB(A), >60 bis ≤65 dB(A), >65 bis ≤70 dB (A) und >70 dB(A)?**

Flughafen	>50 bis ≤55	>55 bis ≤60	>60 bis ≤65	>65 bis ≤70	>70 dB(A)
Dortmund	0	0	0	0	0
Düsseldorf	5069	2646	<100	0	0
Köln/Bonn	32882	10052	409	0	0

Daten der Flughäfen Münster/Osnabrück, Paderborn/Lippstadt und Niederrhein liegen nicht vor (siehe Vorbemerkung zu den Fragen 7 – 22).

10. **Wie groß ist die Gesamtfläche (in km²) der fluglärmbelasteten Gebiete an den Flughäfen Dortmund, Düsseldorf, Köln/Bonn, Münster/Osnabrück, Niederrhein und Paderborn/Lippstadt mit berechneten Tagespegeln (L_{den}) von >55 dB(A), >65 dB (A) und >75 dB(A)?**

Flughafen	>55 dB(A)	>65 dB(A)	>75 dB(A)
Dortmund	12 km ²	1,6 km ²	0,22 km ²
Düsseldorf	58,56 km ²	9,5 km ²	1 km ²
Köln/Bonn	101,63 km ²	17,39 km ²	2,9 km ²
Niederrhein (Angaben des Flughafens)	9,67 km ²	2,03 km ²	0,42 km ²

Daten der Flughäfen Münster/Osnabrück und Paderborn/Lippstadt liegen nicht vor (siehe Vorbemerkung zu den Fragen 7 - 22).

11. Wie groß ist die Gesamtfläche (in km²) der fluglärmbelasteten Gebiete an den Flughäfen Dortmund, Düsseldorf, Köln/Bonn, Münster/Osnabrück, Niederrhein und Paderborn Lippstadt mit tatsächlich von den Flughäfen gemessenen Tagespegeln (L_{den}) von >55 dB(A), >65 dB (A) und >75 dB(A)?

Die einzelnen Messstationen von Fluggeräusch-Messanlagen liefern nur punktuelle Messwerte für ihren jeweiligen Standort.

Grundsätzlich ist aus solchen punktuellen Messungen keine Umrechnung auf die Pegelbelastung in der Fläche möglich, da dazu ein deutlich dichteres Messnetz erforderlich wäre. Die Frage kann daher - so wie gestellt - nicht beantwortet werden.

12. Wie groß ist die Anzahl der fluglärmbelasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser im Umfeld der Flughäfen Dortmund, Düsseldorf, Köln/ Bonn, Münster/Osnabrück, Niederrhein und Paderborn/Lippstadt bezogen auf die Tagespegel (L_{den}) von >55 dB(A), >65 dB (A) und >75 dB(A) bei berechneten und den tatsächlich von den Flughäfen gemessenen Pegeln?

Anzahl der fluglärmbelasteten Wohnungen (w)

Flughafen	>55 dB(A)	>65 dB(A)	>75 dB(A)
Dortmund	5723 w	0 w	0 w
Düsseldorf	18772 w	1113 w	0 w
Köln/Bonn	33882 w	450 w	0 w
Niederrhein (Angaben des Flughafens)	13 w	1 w	0 w

Daten der Flughäfen Münster/Osnabrück und Paderborn/Lippstadt liegen nicht vor (s. Vorbemerkung zu den Fragen 7 - 22).

Anzahl der fluglärmbelasteten Schulgebäude (s)

Flughafen	>55 dB(A)	>65 dB(A)	>75 dB(A)
Dortmund	4 s	0 s	0 s
Düsseldorf	25 s	10 s	0 s
Köln/Bonn	44 s	0 s	0 s
Niederrhein (Angaben des Flughafens)	0 s	0 s	0 s

Daten der Flughäfen Münster/Osnabrück und Paderborn/Lippstadt liegen nicht vor (s. Vorbemerkung zu den Fragen 7 bis 22).

Anzahl der fluglärmbelasteten Krankenhausgebäude (k)

Flughafen	>55 dB(A)	>65 dB(A)	>75 dB(A)
Dortmund	0 k	0 k	0 k
Düsseldorf	0 k	0 k	0 k
Köln/Bonn	3 k	0 k	0 k
Niederrhein (Angaben des Flughafens)	0 k	0 k	0 k

Daten der Flughäfen Münster/Osnabrück und Paderborn/Lippstadt liegen nicht vor (s. Vorbemerkung zu den Fragen 7 bis 22).

Die Anzahl der Krankenhäuser und Schulen ist mit großen Unsicherheiten behaftet. Für die Auswertung wurden die dem LANUV aus der Umgebungslärm-Kartierung vorliegenden Gebäude-Daten aus der automatisierten Liegenschaftskarte genutzt. Diese Daten sind jedoch nicht immer vollständig, wodurch einzelne Schulen oder Krankenhäuser evtl. nicht gezählt wurden. Auch ist die Anzahl der Schulgebäude bzw. Krankenhausgebäude angegeben.

- 13. Wie groß ist die Anzahl der fluglärmbelasteten Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser im Umfeld der Flughäfen Dortmund, Düsseldorf, Köln/ Bonn, Münster/Osnabrück, Niederrhein und Paderborn/Lippstadt bezogen auf die Tagespegel (L_{den}) von >55 dB(A), >65 dB (A) und >75 dB(A) bei gemessenen und den tatsächlich von den Flughäfen gemessenen Pegeln?**

Flächenhafte Messdaten von Fluggeräuschbelastungen liegen nicht vor. Siehe auch die Ausführungen zu Frage 11.

- 14. Wie groß ist die Fläche des Nachtschutzgebietes am Flughafen Köln/Bonn (Gebiet, in dem zur Nachtzeit sechs Fluglärmereignisse im Freien mit einem Maximalpegel von 75 dB(A) und mehr erreicht werden) und wie groß ist die Zahl der Anwohnerinnen und Anwohner in diesem Gebiet?**

Fläche des Nachtschutzgebietes: 63,1 km²

Anwohnende im Nachtschutzgebiet: 37057

- 15. Wie groß wäre die Fläche eines Nachtschutzgebietes am Flughafen Köln/Bonn bei einem Wert von 6 x 70 dB(A) bei Anwendung der 100:100-Regel und wie groß wäre die Zahl der Anwohnerinnen und Anwohner in diesem Gebiet?**

Daten für eine entsprechende Kontur (6x70 dB(A)) stehen nicht zur Verfügung.

16. Nach welchen Parametern werden Tagschutzgebiet, Nachtschutzgebiet sowie erweitertes Nachtschutzgebiet am Flughafen Düsseldorf definiert und welche Gesamtfläche haben diese Gebiete? Wie groß ist die Zahl der Anwohnerinnen und Anwohner in diesen Gebieten jeweils?

Nach Maßgabe der Genehmigung vom 09. November 2005 zur Änderung der Betriebsregelung für das Parallelbahnsystem des Flughafens Düsseldorf gilt folgendes:

- **Tagschutzgebiet**, berechnet nach Ablauf des ersten Jahres, in dem der Flugbetrieb auf dem Flughafen nach Maßgabe der oben genannten Änderungsgenehmigung durchgeführt worden ist: umschlossen von der Grenzlinie eines äquivalenten Dauerschallpegels L_{eq3} von 60 dB(A) tags (6 – 22 Uhr).
Fläche des Tagschutzgebietes: 33,22 km²
Anwohnende im Tagschutzgebiet: 23617
- **Nachtschutzgebiet**, umfasst ein Gebiet, in dem zwischen 22 und 1 Uhr durchschnittlich ein Maximalpegel von 71 dB(A) 8 Mal oder mehr überschritten wird.
Fläche des Nachtschutzgebietes: 17,40 km²
Anwohnende im Nachtschutzgebiet: 9828
- **Nachtkontur** in der ein Anspruch auf schallgedämmte Belüftungsgeräte in Schlafräumen besteht, ist umschlossen von der Grenzlinie eines äquivalenten Dauerschallpegels L_{eq3} von 50 dB(A).
Fläche dieser Kontur: 28,20 km²
Anwohnende: 14346

17. Wie groß wäre das Nachtschutzgebiet am Flughafen Düsseldorf bei einem Wert von 6x70 dB(A) 22-06 Uhr bei Anwendung der 100:100-Regel?

Ein Nachtschutzgebiet bei einem Wert von 6 x 70 dB(A) bei Anwendung der 100-100-Regel liegt für den Flughafen Düsseldorf nicht vor.

18. Wie groß wären die Tag- und Nachtschutzgebiete am Flughafen Düsseldorf, wenn nicht die Berechnung, sondern die – auf die Genehmigungswerte hochgerechneten – Messwerte zugrunde gelegt würden?

Flächenhafte Messdaten von Fluggeräuschbelastungen liegen nicht vor. Siehe auch die Ausführungen zu Frage 11.

19. Wie groß wäre das Nachtschutzgebiet am Flughafen Düsseldorf, wenn unter Zugrundelegung der Messwerte eine Grenze von 6x70 dB(A) 22-06 Uhr bei 100:100-Betriebsrichtung unterstellt würde?

Flächenhafte Messdaten von Fluggeräuschbelastungen liegen nicht vor. Siehe auch die Ausführungen zu Frage 11.

- 20. Wie groß ist die Fläche des Schallschutzgebietes am Flughafen Dortmund (Gebiet, in dem während der sechs verkehrsreichsten Monate eines Jahres ein mittlerer Schallpegel (L_{eq4}) von 62 dB(A) überschritten wird, bzw. das Gebiet mit einem Dauerschallpegel (L_{eq3}) von über 64 dB(A) und einer Maximalpegelhäufigkeit von täglich mindestens 19 Lärmereignissen über 85 dB(A))? Wie groß ist die Zahl der Anwohnerinnen und Anwohner in diesem Gebiet?**

Fläche dieses Gebietes: 4,7 km²
Anwohnende in diesem Gebiet: 847

- 21. Wie groß ist die Fläche des Tagschutzgebietes am Flughafen Münster/Osnabrück (Gebiet, in dem der mittlere Schallpegel (L_{eq3}) von 62 dB(A) erreicht und überschritten wird) und wie groß ist die Zahl der Anwohnerinnen und Anwohner in diesem Gebiet?**

Fläche dieses Gebietes: 10,1 km²
Anwohnende in diesem Gebiet: 195

- 22. Wie groß ist die Fläche des Nachtschutzgebietes am Flughafen Münster/Osnabrück (Gebiet, in dem nachts regelmäßig mehr als sechs Fluglärmereignisse mit einem Maximalpegel von mehr als 70 dB(A) erreicht werden) und wie groß ist die Zahl der Anwohnerinnen und Anwohner in diesem Gebiet?**

Fläche dieses Gebietes: 27,8 km²
Anwohnende in diesem Gebiet: 1100

- 23. Wie sehen die Nachtflugbestimmungen an den Flughäfen Dortmund, Düsseldorf, Essen/Mülheim, Köln/Bonn, Münster/Osnabrück, Niederrhein, Paderborn/Lippstadt und Siegerland sowie an den Verkehrslandeplätzen Aachen-Merzbrück, Arnsberg, Bielefeld-Windelsbleiche, Bonn-Handlar, Dinslaken-Schwarze Heide, Marl-Loemühle, Meschede-Schüren, Münster-Telgte, Porta Westfalica und Stadtlohn-Wenningfeld jeweils konkret aus? (Bitte tabellarisch darstellen im Hinblick auf genaue Zeiten, in denen Starts bzw. Landungen nicht erlaubt sind, Ausnahmeregelungen für bestimmte Flugzeugkategorien, wie z.B. Bonuslisten-Flugzeuge, Propellerflugzeuge, Home-Base-Carrier, und sonstige Spezifikationen.)**

Für die einzelnen Flughäfen bzw. Verkehrslandeplätze gelten aktuell folgende Nachtflugbestimmungen:

Flughafen Dortmund

Die Nachtflugregelung sieht verspätete Landungen - max. 20 pro Monat - von 22:00 bis 23:00 Uhr für Flugzeuge vor, die auf der Bonus-Liste des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) stehen. Für diese Flüge ist die Zustimmung des Platzhalters erforderlich. Bei mehr als 20 Landungen/Monat ist überdies die Zustimmung der Luftfahrtbehörde erforderlich.

Flughafen Düsseldorf

In der Nacht (22.00 bis 06.00 Uhr) sind grundsätzlich nur noch Flugbewegungen der umweltfreundlicheren Strahlflugzeuge, die auf der Bonusliste des BMVBS stehen, sowie von leisen, lärmzertifizierten Propellerflugzeugen zugelassen.

1. **Planmäßige Starts** von Strahlflugzeugen sind von 22:00 Uhr bis 06:00 Uhr ohne Ausnahmegenehmigung unzulässig. Flugzeuge, die vor 21:50 Uhr die Abrollposition verlassen haben, dürfen den Start auch nach 22:00 Uhr durchführen.
2. **Planmäßige Landungen** von Strahlflugzeugen sind von 23:00 Uhr bis 06:00 Uhr ohne Ausnahmegenehmigung unzulässig.
3. **Verspätete Landungen** von Strahlflugzeugen, die in der jeweilig geltenden Fassung der Bonusliste enthalten sind, können bis 23:30 Uhr ohne Ausnahmegenehmigung erfolgen.
4. **Verspätete Landungen** von Strahlflugzeugen der Luftfahrtunternehmen, die zusätzlich auf dem Flughafen Düsseldorf einen von der Genehmigungsbehörde anerkannten örtlichen Wartungsschwerpunkt unterhalten, können bis 00:00 Uhr sowie ab 05:00 Uhr ohne Ausnahmegenehmigung erfolgen.
5. **Lärmzertifizierte Propellerflugzeuge mit mehr als 9 Tonnen Höchststartgewicht** unterliegen den gleichen Bestimmungen 1. bis 3. (s. o.) wie Strahlflugzeuge.

Über diese Regelungen hinaus kann die Bezirksregierung Düsseldorf (Luftaufsichtsstelle am Flughafen Düsseldorf) in begründeten Fällen **Ausnahmegenehmigungen** erteilen. Rettungsflüge sind zu jeder Uhrzeit zulässig und stellen keine Verspätungen dar.

Flughafen Essen/Mülheim

Die Nachtflugregelung sieht verspätete Landungen von 22.00 Uhr bis 23:00 Uhr für am Flugplatz stationierte Flugzeuge mit über 2 MTOW-Maschinen vor. Für diese Flüge ist die Zustimmung des Flugplatzhalters erforderlich.

Flughafen Köln/Bonn

In der Nacht (22.00 bis 06.00 Uhr) sind grundsätzlich nur Flugbewegungen von Strahlflugzeugen, die auf der Bonusliste des BMVBS stehen, sowie von leisen, lärmzertifizierten Propellerflugzeugen zugelassen.

Planmäßige und verspätete Starts auf den Startbahnen 14R, 32L und 25 sind zwischen 22:00 Uhr und 06:00 Uhr unzulässig. Flugzeuge, die vor 21:50 Uhr die Abrollposition verlassen haben, dürfen den Start auf diesen Startbahnen auch nach 22:00 Uhr durchführen.

Landungen auf den Landebahnen 14R und 07 sind zwischen 22:00 Uhr und 06:00 Uhr unzulässig.

Die übrigen Start- und Landebahnen können zwischen 22.00 Uhr und 06.00 Uhr genutzt werden.

Flughafen Münster/Osnabrück

In der Nacht (22.00 bis 06.00 Uhr) sind grundsätzlich nur Flugbewegungen von Strahlflugzeugen, die auf der Bonusliste BMVBS stehen, sowie von leisen, lärmzertifizierten Propellerflugzeugen zugelassen.

Flughafen Niederrhein

Betriebsart	Einschränkung	
VFR-Betrieb: („Sichtflug“)	nur 06:00 bis 22:00 Uhr	
IFR-Betrieb: („Instrumentenflug“) aber:	nur 05:00 bis 24:00 Uhr	
	Verspätete Landungen im Linien- oder Charterflugverkehr, die auf unerwartete Umstände zurückzuführen sind, die beim Abflug nicht vorhersehbar waren, nach Zustimmung der Luftaufsicht:	bis 01:00 Uhr
	Verspätete Starts von Linien- oder Charterflügen, wenn dies zur Aufrechterhaltung der Sicherheit des Flugbetriebes oder zur Vermeidung erheblicher Störungen im betrieblichen Ablauf eines Luftfahrtunternehmens im Einzelfall erforderlich, nach Zustimmung der Luftaufsicht:	bis 01.00 Uhr
Strahlflugzeuge mit einem Höchstabfluggewicht von mehr als 150 t bis zu 340 t (AzB-Klasse S 6)	nur 06:00 bis 22:00 Uhr	
Strahlflugzeuge mit einem Höchstabfluggewicht von mehr als 340 t	kein Flugbetrieb zugelassen	

Flughafen Paderborn/Lippstadt

Der Flughafen Paderborn/Lippstadt hat zurzeit eine uneingeschränkte Betriebsgenehmigung. Für den Zeitraum von 0.00 bis 05.00 Uhr gilt eine freiwillige Selbstbeschränkung. In dieser Zeit werden keine planmäßigen Flüge generiert. Im kürzlich erteilten Planfeststellungsbeschluss, der mit der Abnahme der geplanten Erweiterungsmaßnahme wirksam werden wird, wurde für Luftfahrzeuge, die in der Bonusliste geführt werden, eine nächtliche Kontingentierung für 360 Flugbewegungen pro Jahr - mit einer Monatshöchstgrenze von 50 - zur Verlängerung der Start- und Landebahn festgelegt.

Flughafen Siegerland

Nach der Betriebsgenehmigung ist ein Instrumentenflugbetrieb (IFR-Betrieb) zwischen 22:00 und 06:00 Uhr nicht zulässig; Sichtflugbetrieb ist nicht beschränkt. Der Flugplatz ist nachts (22:00 bis 06:00 Uhr), abgesehen von Einzelgenehmigungen im Ausnahmefall, nicht geöffnet.

Verkehrslandeplatz Aachen-Merzbrück

Die Flugbetriebsgenehmigung umfasst keinen Nachtflugbetrieb.

Verkehrslandeplatz Arnsberg

Die Betriebsgenehmigung enthält keine Nachtflugbeschränkungen. Der Flugplatz ist nachts (22:00 bis 06:00 Uhr), abgesehen von Einzelgenehmigungen im Ausnahmefall, nicht geöffnet.

Verkehrslandeplatz Bielefeld

Die Flugbetriebsgenehmigung umfasst keinen Nachtflugbetrieb.

Verkehrslandeplatz Bonn/Hangelar

Die Flugbetriebsgenehmigung umfasst keinen Nachtflugbetrieb.

Verkehrslandeplatz Dinslaken Schwarze-Heide

Die Flugbetriebsgenehmigung umfasst keinen Nachtflugbetrieb

Verkehrslandeplatz Marl-Loemühle

Die Betriebsgenehmigung enthält keine Nachtflugbeschränkungen. Der Flugplatz ist nachts (22:00 bis 06:00 Uhr), abgesehen von Einzelgenehmigungen im Ausnahmefall, nicht geöffnet.

Verkehrslandeplatz Meschede-Schüren

Die Betriebsgenehmigung enthält keine Nachtflugbeschränkungen. Der Flugplatz ist nachts (22:00 bis 06:00 Uhr), abgesehen von Einzelgenehmigungen im Ausnahmefall, nicht geöffnet.

Verkehrslandeplatz Münster-Telgte

Die Flugbetriebsgenehmigung umfasst keinen Nachtflugbetrieb.

Verkehrslandeplatz Porta Westfalica

Die Flugbetriebsgenehmigung umfasst keinen Nachtflugbetrieb.

Verkehrslandeplatz Stadtlohn

Die Betriebsgenehmigung enthält keine Nachtflugbeschränkungen. Der Flugplatz ist nachts (22:00 bis 06:00 Uhr), abgesehen Einzelgenehmigungen im Ausnahmefall, nicht geöffnet.

24. Wie viele Flugbewegungen zwischen 22.00 und 6.00 Uhr gab es in den Jahren 2005, 2006, 2007 und 2008 jeweils an den Flughäfen Dortmund, Düsseldorf, Essen/Mülheim, Köln/Bonn, Münster/Osnabrück, Niederrhein, Paderborn/Lippstadt und Siegerland? (Bitte getrennt nach Starts und Landungen sowie differenziert nach Propeller- und Strahlflugzeugen und Bahnbelegung angeben.)

Vorbemerkung:

Bei den nachfolgenden Angaben handelt es sich um die Originaltabellen der jeweiligen Flughäfen. In der für die Beantwortung der Großen Anfrage verfügbaren Zeit war eine formale Harmonisierung der Tabellenstrukturen nicht möglich.

Nach Angaben der Flughäfen ergibt sich folgendes Bild:

Flughafen Dortmund

	2005	2006	2007	2008
Linienverkehr	195	188	121	167
Hoheitliche Flüge	262	321	320	338
Ambulanzflüge	19	9	17	15
Sonstige	0	71	0	2
Gesamt	476	589	458	522

davon

Starts	134	219	161	175
Landungen	342	370	297	347
Strahlflugzeuge	187	228	118	166
Propellerflugzeuge	18	32	16	16
Hubschrauber	271	329	324	340
RWY 24	283	369	339	380
RWY 06	193	220	119	142

Flughafen Düsseldorf

Jahr	2005				2006				2007				2008			
	23L	23R	05R	05L	23L	23R	05R	05L	23L	23R	05R	05L	23L	23R	05R	05L
S-/L-Bahn																
Flugbewegungen insgesamt	101.165	49.754	33.622	15.891	121.793	39.648	41.425	12.480	113.355	53.167	42.212	19.019	121.350	48.056	42.703	16.220
22:00 - 05:59 Uhr	5.854	465	2.482	143	7.453	86	2.759	39	6.848	578	3.238	101	7.211	92	2.831	58
- davon Starts	307	9	174	3	395	10	171	4	356	30	181	15	263	3	120	7
-- davon Propeller	182	8	106	2	234	9	88	3	166	22	106	12	26	1	26	6
-- davon Jet	125	1	68	1	161	1	83	1	190	8	75	3	237	2	94	1
- davon Landungen	5.547	456	2.308	140	7.058	76	2.588	35	6.492	548	3.057	86	6.948	89	2.711	51
-- davon Propeller	487	47	217	16	709	14	263	4	477	41	236	17	393	7	149	4
-- davon Jet	5.060	409	2.091	124	6.349	62	2.325	31	6.015	507	2.821	69	6.555	82	2.562	47

Flughafen Essen/Mülheim

<u>2005</u>	<u>2006</u>	<u>2007</u>	<u>2008</u>
Propeller-/Strahlflugzeuge	Propeller-/Strahlflugzeuge	Propeller-/Strahlflugzeuge	Propeller-/Strahlflugzeuge
6 L / 0	9 S, 10 L / 1 S	2 S, 11 L / 1 S	0 / 0

L = Landung

S = Start

Die Landungen beziehen sich auf die Home-Base-Regelung bis 23:00 Uhr. Bei den Starts handelt es sich um Ambulanzflugzeuge. Die Häufung von Starts im Jahre 2006 war durch die Fußballweltmeisterschaft bedingt. Eine Auswertung nach Bahnbelegung ist nicht möglich.

Flughafen Köln/Bonn

Nachtbetrieb in CGN							
Jahr	Prop Start	Jet Start	Prop Land.	Jet Land.	Gesamt Prop	Gesamt Jet	Gesamt Bew.
2005	2012	13451	2368	17985	4380	31436	35816
2006	2119	14231	2297	19122	4416	33353	37769
2007	2051	15177	2250	19302	4301	34479	38780
2008	3018	12614	3303	16110	6321	28724	35045

Angaben über die Bahnbelegung sind ohne aufwändige Auswertungen nicht ermittelbar.

Flughafen Münster/Osnabrück

	RWY	Antriebsart		2005	2006	2007	2008
Start	25	Strahl-Lfz	Prop-Turboprop	922	861	768	794
				88	95	102	79
Start	07	Strahl-Lfz	Prop-/Turboprop	395	457	348	336
				66	74	48	62
Landung	25	Strahl-Lfz	Prop-/Turboprop	1.645	1.503	1.377	1.167
				246	184	206	141
Landung	07	Strahl-Lfz	Prop-/Turboprop	916	988	783	654
				148	143	85	99

Flughafen Niederrhein

Zeitraum 01.04.2005-31.12.2005 (J=Jet/P=Propellor/Turboprop)

Nacht	Bahn	Anz. Land.	Anz. Start	Summe
J	9	3	17	20
P	9	0	3	3
J	27	14	120	134
P	27	15	2	17
Gesamtsumme		32	142	174

Zeitraum 01.01.2006-31.12.2006

Nacht	Bahn	Anz. Land.	Anz. Start	Summe
J	9	3	31	34
P	9	1	2	3
J	27	64	303	367
P	27	15	2	17
Gesamtsumme		83	338	421

Zeitraum 01.01.2007-31.12.2007

Nacht	Bahn	Anz. Land.	Anz. Start	Summe
J	9	7	42	49
P	9	0	3	3
J	27	502	141	643
P	27	11	8	19
Gesamtsumme		520	194	714

Zeitraum 01.01.2008-31.12.2008

Nacht	Bahn	Anz. Land.	Anz. Start	Summe
J	9	7	33	40
P	9	0	2	2
J	27	1.403	3	1.406
P	27	20	18	38
Gesamtsumme		1.430	57	1.487

Flughafen Paderborn/Lippstadt

Statistik Nachtflug für 2005/2006/2007/2008 zwischen 22:00 – 06:00 Uhr

2005	Start	Landung	Summe
S/L-Bahn 06	267	510	776
S/L- Bahn 24	692	1065	1757
Summe	959	1575	2537

2006	Start	Landung	Summe
S/L-Bahn 06	531	267	798
S/L- Bahn 24	1119	778	1897
Summe	1650	1045	2695

2007	Start	Landung	Summe
S/L-Bahn 06	540	292	832
S/L- Bahn 24	1193	933	2126
Summe	1733	1225	2958

2008	Start	Landung	Summe
S/L-Bahn 06	451	245	696
S/L- Bahn 24	939	612	1551
Summe	1390	857	2247

Die Unterscheidung zwischen Propeller- und Strahlflugzeugen ist nicht mehr nachvollziehbar.

Flughafen Siegerland

Im Jahr 2005 wurden 54 Flüge durchgeführt.
 Im Jahr 2006 wurden 61 Flüge durchgeführt.
 Im Jahr 2007 wurden 39 Flüge durchgeführt.
 Im Jahr 2008 wurden 37 Flüge durchgeführt.

Die v.g. Flüge wurden zu ca. 80 % als Ambulanz- und Organflüge mit Turboprop- und Strahlflugzeugen durchgeführt. Die restlichen 20 % waren Ferry-Flüge des platzansässigen Luftfahrtunternehmens Avanti Air mit ATR 42/72.

Weitere Differenzierungen im Sinne der Fragestellung können nicht vorgenommen werden, da eine statistische Erfassung in dieser Detaillierung am Flughafen Siegerland nicht praktiziert wurde bzw. wird. Die geführte Statistik erfolgt nach den Vorgaben des Statistischen Bundesamtes.

- 25. Wie viele Flugbewegungen zwischen 06.00 und 22.00 Uhr gab es in den Jahren 2005, 2006, 2007 und 2008 jeweils an den Flughäfen Dortmund, Düsseldorf, Essen/Mülheim, Köln/Bonn, Münster/Osnabrück, Niederrhein, Paderborn/Lippstadt und Siegerland? (Bitte getrennt nach Starts und Landungen sowie differenziert nach Propeller- und Strahlflugzeugen und Bahnbelegung angeben.)**

Vorbemerkung:

Zu den Tabellen gilt Vorbemerkung wie zur Frage 24.

Nach Angaben der Flughäfen ergibt sich folgendes Bild:

Flughafen Dortmund

	2005	2006	2007	2008
Starts	19.332	21.540	20.054	18.888
Landungen	19.110	21.387	19.925	18.707
Strahlflugzeuge	14.717	16.407	17.696	19.881
Propellerflugzeuge	21.316	23.789	19.513	14.930
Hubschrauber	2.409	2.731	2.770	2.784
RWY 24	26.499	29.857	28.047	26.472
RWY 06	11.943	13.070	11.932	11.123

Flughafen Düsseldorf

Jahr	2005				2006				2007				2008			
	23L	23R	05R	05L	23L	23R	05R	05L	23L	23R	05R	05L	23L	23R	05R	05L
S-/L-Bahn																
Flugbewegungen insgesamt	101.165	49.754	33.622	15.891	121.793	39.648	41.425	12.480	113.355	53.167	42.212	19.019	121.350	48.056	42.703	16.220
06:00 - 21:59 Uhr	95.311	49.289	31.140	15.748	114.340	39.562	38.666	12.441	106.507	52.589	38.974	18.918	114.139	47.964	39.872	16.162
- davon Starts	74.477	856	24.153	230	80.114	325	26.468	179	81.011	2.135	30.033	112	84.135	253	29.254	122
-- davon Propeller	6.363	93	2.088	29	6.469	29	2.059	19	6.038	114	2.281	8	5.856	22	1.926	10
-- davon Jet	68.114	763	22.065	201	73.645	296	24.409	160	74.973	2.021	27.752	104	78.279	231	27.328	112
- davon Landungen	20.834	48.433	6.987	15.518	34.226	39.237	12.198	12.262	25.496	50.454	8.941	18.806	30.004	47.711	10.618	16.040
-- davon Propeller	1.942	4.167	672	1.327	2.704	3.325	925	962	1.868	3.930	723	1.453	2.219	3.316	747	1.039
-- davon Jet	18.892	44.266	6.315	14.191	31.522	35.912	11.273	11.300	23.628	46.524	8.218	17.353	27.785	44.395	9.871	15.001

Flughafen Essen/Mühlheim

2005		2006		2007		2008	
Propeller	Strahl	Propeller	Strahl	Propeller	Strahl	Propeller	Strahl
18.254 L	30 L	17.096 L	45 L	21.678 L	135 L	22.851 L	286 S
18.263 S	30 S	17.089 S	45 S	21.645 S	134 S	22.833 S	286 L

L = Landung

S = Start

Die Bewegungen der Düsenmaschinen basieren auf Sondergenehmigungen und Flügen für den Ambulanzverkehr. Eine Auswertung nach Bahnbelegung ist nicht möglich.

Flughafen Köln/Bonn

Tagbetrieb in CGN							
Jahr	Prop Start	Jet Start	Prop Land.	Jet Land.	Gesamt Prop	Gesamt Jet	Gesamt Bew.
2005	8086	53071	7718	48627	15804	101698	117502
2006	6738	52417	6575	47613	13313	100030	113343
2007	5787	52080	5578	48055	11365	100135	111500
2008	4561	49283	4307	45904	8868	95187	104055

Angaben über die Bahnbelegung sind ohne aufwändige Auswertungen nicht ermittelbar.

Flughafen Münster/Osnabrück

	RWY	Antriebsart	2005	2006	2007	2008
Start	25	Strahl-Lfz	5.217	5.523	6.138	6.472
		Prop-/Turboprop	6.787	6.728	5.979	5.568
Start	07	Strahl-Lfz	2.253	2.505	2.571	2.861
		Prop-/Turboprop	4.092	3.781	2.866	3.300
Landung	25	Strahl-Lfz	4.396	4.699	5.437	6.049
		Prop-/Turboprop	6.807	6.583	5.784	5.532
Landung	07	Strahl-Lfz	1.832	2.156	2.227	2.593
		Prop-/Turboprop	3.832	3.767	2.921	3.238

Flughafen Niederrhein

Zeitraum 01.04.2005-31.12.2005

Tag	Bahn	Anz.Land.	Anz.Start	Summe
J	9	116	179	295
P	9	71	73	144
J	27	1.768	1.583	3.351
P	27	851	838	1.689
Gesamtsumme		2.806	2.673	5.479

Zeitraum 01.01.2006-31.12.2006

Tag	Bahn	Anz.Land.	Anz.Start	Summe
J	9	186	292	478
P	9	144	178	322
J	27	1.979	1.602	3.581
P	27	1.535	1.507	3.042
Gesamtsumme		3.844	3.579	7.423

Zeitraum 01.01.2007-31.12.2007

Tag	Bahn	Anz.Land.	Anz.Start	Summe
J	9	167	1.198	1.365
P	9	119	147	266
J	27	2.712	2.004	4.716
P	27	1.298	1.266	2.564
Gesamtsumme		4.296	4.615	8.911

Zeitraum 01.01.2008-31.12.2008

Tag	Bahn	Anz.Land.	Anz.Start	Summe
J	9	144	2.039	2.183
P	9	202	201	403
J	27	4.289	3.765	8.054
P	27	1.747	1.740	3.487
Gesamtsumme		6.382	7.745	14.127

Flughafen Paderborn/Lippstadt
 Statistik für 2005/2006/2007/2008 zwischen 06:00 – 22:00 Uhr

2005	Start	Landung	Summe
S/L-Bahn 06	6757	6682	13439
S/L- Bahn 24	16163	15710	31873
Summe	22920	22392	45312

2006	Start	Landung	Summe
S/L-Bahn 06	5824	5716	11540
S/L- Bahn 24	13621	13141	26762
Summe	19445	18857	38305

2007	Start	Landung	Summe
S/L-Bahn 06	6050	5997	12047
S/L- Bahn 24	13483	13160	26643
Summe	19533	19157	38690

2008	Start	Landung	Summe
S/L-Bahn 06	5700	5620	11320
S/L- Bahn 24	12611	12215	24826
Summe	18311	17835	36230

Flughafen Siegerland	
Im Jahr 2005 wurden	35.843 Flüge durchgeführt.
Im Jahr 2006 wurden	36.125 Flüge durchgeführt.
Im Jahr 2007 wurden	36.233 Flüge durchgeführt.
Im Jahr 2008 wurden	36.424 Flüge durchgeführt.

Weitere Differenzierungen im Sinne der Fragestellung können nicht vorgenommen werden, da eine statistische Erfassung in dieser Detaillierung am Flughafen Siegerland nicht praktiziert wurde bzw. wird. Die geführte Statistik erfolgt nach den Vorgaben des Statistischen Bundesamtes.

- 26. Wie viele Flugbewegungen zwischen 0.00 und 5.00 Uhr gab es in den Jahren 2005, 2006, 2007 und 2008 jeweils an den Flughäfen Dortmund, Düsseldorf, Essen/Mülheim, Köln/Bonn, Münster/Osnabrück, Niederrhein, Paderborn/Lippstadt und Siegerland? (Bitte getrennt nach Starts und Landungen und Bahnbelegung sowie differenziert nach Flugzeugen mit bis zu 70 bzw. 75 dB(A) und über 70 bzw. 75 dB(A) an den Messstellen angeben.)**

Vorbemerkung:

Die angesprochene Lärmdifferenzierung der Flugzeuge war bereits Gegenstand der Kleinen Anfrage 2981 vom 11. Dezember 2008 des Abgeordneten Horst Becker, Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, Drucksache 14/8122. Die Landesregierung hatte dazu folgendes ausgeführt:

„Da derselbe Flugzeugtyp aufgrund unterschiedlicher Flugsituationen bei einer Flugbewegung mit mehr als 75 dB(A) und bei einer anderen Flugbewegung mit weniger als 75 dB(A) gemessen wird, ist eine der Fragestellung entsprechende Verknüpfung nicht darstellbar.“

Zu den Tabellen gilt Vorbemerkung wie zur Frage 24

Flughafen Dortmund

	2005	2006	2007	2008
	00 – 05 Uhr	00 – 05 Uhr	00 – 05 Uhr	00 – 05 Uhr
Starts	86	119	91	113
Landungen	95	111	106	108
RWY 24	94	152	144	163
RWY 06	87	78	53	58
FB Insgesamt	181	230	197	221

Alle Flugbewegungen waren hoheitliche Flüge oder Ambulanzflüge.

Flughafen Düsseldorf

Jahr	2005				2006				2007				2008			
	23L	23R	05R	05L	23L	23R	05R	05L	23L	23R	05R	05L	23L	23R	05R	05L
S-/L-Bahn																
Flugbewegungen insgesamt	101.165	49.754	33.622	15.891	121.793	39.648	41.425	12.480	113.355	53.167	42.212	19.019	121.350	48.056	42.703	16.220
00:00 - 04:59 Uhr	153	18	100	8	183	14	74	3	179	29	93	20	124	10	62	11
- davon Starts	25	2	40	1	50	6	29	2	36	6	31	9	35	1	25	6
- davon Landungen	128	16	60	7	133	8	45	1	143	23	62	11	89	9	37	5

Je nach Messstelle und zum Beispiel Flugrichtung können bei den Flugbewegungen sowohl Pegel unter 70 bzw. 75 dB(A) als auch über 70 bzw. 75 dB(A) auftreten. Eine Zuordnung in der erwünschten Form nach Lärmpegeln ist deshalb nicht möglich.

Flughafen Essen/Mülheim

Flugbewegungen: 2005 = keine

2006 = 3 Helicopter-Landungen sowie 1 Helicopter-Start (Bundespolizei)

2007 = keine

2008 = keine

Lärm-Messstellen für den Flugbetrieb in Essen/Mülheim existieren nicht.

Flughafen Köln/Bonn

Flugbewegungen zwischen 0.00 und 5.00 Uhr in CGN			
Jahr	Start	Landung	gesamt
2005	11820	8294	20114
2006	12623	9098	21721
2007	13277	9361	22638
2008	12428	7793	20221

Angaben über die Bahnbelegung sind ohne aufwändige Auswertungen nicht ermittelbar; je nach Messstelle können alle Maschinen über 75 dB(A) gemessen werden.

Flughafen Münster/Osnabrück

Nachstehend ausgewertete Daten der Lärmmessstellen MP2 (Reckenfeld), MP3 (Greven) und MP4 (Ladbergen) oberhalb der Schwellwerte der jeweiligen Messstelle:

		2005		
in dB(A)		<= 70	70 bis 75	>75
MP 02	Start 25	661	619	4
	Landung 07	58	4	0
MP 03	Start 25	977	275	5
	Landung 07	7	1	0
MP 04	Landung 25	19	51	111
	Start 07	54	86	482

		2006		
in dB(A)		<= 70	70 bis 75	>75
MP 02	Start 25	604	560	7
	Landung 07	55	4	0
MP 03	Start 25	913	255	6
	Landung 07	10	1	0
MP 04	Landung 25	21	37	64
	Start 07	39	66	459

		2007		
in dB(A)		<= 70	70 bis 75	>75
MP 02	Start 25	538	404	4
	Landung 07	48	4	0
MP 03	Start 25	793	199	5
	Landung 07	8	0	0
MP 04	Landung 25	15	67	93
	Start 07	17	51	382

		2008		
in dB(A)		<= 70	70 bis 75	>75
MP 02	Start 25	267	255	0
	Landung 07	190	4	0
MP 03	Start 25	453	80	3
	Landung 07	8	0	0
MP 04	Landung 25	17	95	239
	Start 07	2	11	224

Flughafen Niederrhein

Zeitraum bis 2005 - Keine Nachtflüge zwischen 0.00 und 5.00 Uhr

Zeitraum 01.01.2006-31.12.2006

	Bahn	Anz.Land.	Anz.Start	Summe
J	9	0	1	1
P	9	0	1	1
J	27	1	0	1
P	27	0	0	0
Gesamtsumme		1	2	3

Zeitraum 01.01.2007-31.12.2007

	Bahn	AnzLand.	Anz.Start	Summe
J	9	0	1	1
P	9	0	0	0
J	27	25	2	27
P	27	0	0	0
Gesamtsumme		25	3	28

Zeitraum 01.01.2008-31.12.2008

	Bahn	Anz.Land.	Anz.Start	Summe
J	9	0	1	1
P	9	0	0	0
J	27	46	0	46
P	27	1	1	2
Gesamtsumme		47	2	49

Flughafen Paderborn/Lippstadt

Die Flugbewegungen zwischen 0.00 und 5.00 Uhr ergeben sich wie folgt:

2005 338 2006 287 2007 253 2008 203

Darüber hinaus gehende Statistiken liegen dem Flughafen nicht vor. Entsprechendes Datenmaterial könnte nur mit erheblichem Zeitaufwand rekonstruiert werden.

Flughafen Siegerland

Die Antwort ergibt sich sinngemäß aus den mitgeteilten Zahlen zu Frage 24.

Nach Angaben des Flughafens bedeutet eine weitere Differenzierung für die Zeit von 00.00 Uhr bis 05.00 Uhr einen sehr hohen Verwaltungsaufwand und ist deshalb im Hinblick auf die sehr geringen Bewegungen in der gesamten Nachtzeit nicht vertretbar.

27. **Wie viele Passagierflüge fanden an den Flughäfen Köln/Bonn und Düsseldorf in den Jahren 2006, 2007 und 2008 zwischen 22:00 Uhr und 6:00 statt? (Bitte getrennt nach Starts und Landungen und Bahnbelegung sowie differenziert nach Flugzeugen mit bis zu 75 dB(A) und über 75 dB(A) an einer der Messstellen angeben.)**
28. **Wie viele Passagierflüge fanden an den Flughäfen Köln/Bonn und Düsseldorf in den Jahren 2006, 2007 und 2008 zwischen 22:00 Uhr und 24:00 statt? (Bitte getrennt nach Starts und Landungen und Bahnbelegung sowie differenziert nach Flugzeugen mit bis zu 75 dB(A) und über 75 dB(A) an einer der Messstellen angeben.)**

29. *Wie viele Passagierflüge fanden an den Flughäfen Köln/Bonn und Düsseldorf in den Jahren 2006, 2007 und 2008 zwischen 0:00 Uhr und 5:00 statt? (Bitte getrennt nach Starts und Landungen und Bahnbelegung sowie differenziert nach Flugzeugen mit bis zu 75 dB(A) und über 75 dB(A) an einer der Messstellen angeben.)*
30. *Wie viele Passagierflüge fanden an den Flughäfen Köln/Bonn und Düsseldorf in den Jahren 2006, 2007 und 2008 zwischen 5:00 Uhr und 6:00 statt? (Bitte getrennt nach Starts und Landungen und Bahnbelegung sowie differenziert nach Flugzeugen mit bis zu 75 dB(A) und über 75 dB(A) an einer der Messstellen angeben.)*

Vorbemerkung wie zur Frage 24.

Flughafen Köln/Bonn

Frage 27 Passagierflugbewegungen zwischen 22.00 und 06.00 Uhr in CGN			
Jahr	Start	Landung	gesamt
2006	3299	8445	11744
2007	4073	8570	12643
2008	3788	8090	11878

Frage 28 - Passagierflugbewegungen zwischen 22.00 und 00.00 Uhr in CGN			
Jahr	Start	Landung	gesamt
2006	994	5183	6177
2007	1099	5078	6177
2008	813	4569	5382

Frage 29 Passagierflugbewegungen zwischen 00.00 und 05.00 Uhr in CGN			
Jahr	Start	Landung	gesamt
2006	1799	2806	4605
2007	2149	3006	5155
2008	2023	3106	5129

Frage 30 Passagierflugbewegungen zwischen 05.00 und 06.00 Uhr in CGN			
Jahr	Start	Landung	gesamt
2006	506	456	962
2007	825	486	1311
2008	952	415	1367

Angaben über die Bahnbelegung sind ohne aufwändige Auswertungen nicht ermittelbar; je nach Messstelle können alle Maschinen über 75 dB(A) gemessen werden.

Flughafen Düsseldorf

Jahr	2006				2007				2008			
	S-/L-Bahn	23L	23R	05R	05L	23L	23R	05R	05L	23L	23R	05R
Passagier-Flugbewegungen	117.496	38.588	39.759	12.101	110.040	51.887	40.954	18.579	118.264	47.060	41.692	15.864
22:00 - 05:59 Uhr	6.992	75	2.583	32	6.432	533	3.045	86	7.048	88	2.792	58
- davon Starts	207	5	115	1	211	10	109	11	243	3	118	7
- davon Landungen	6.785	70	2.468	31	6.221	523	2.936	75	6.805	85	2.674	51
22:00 - 23:59 Uhr	6.831	64	2.516	31	6.296	509	2.973	72	6.920	78	2.723	46
- davon Starts	166	0	85	0	196	7	76	1	213	2	88	0
- davon Landungen	6.665	64	2.431	31	6.100	502	2.897	71	6.707	76	2.635	46
00:00 - 04:59 Uhr	134	11	56	1	113	20	59	13	113	9	60	11
- davon Starts	35	5	27	1	14	3	29	9	30	1	25	6
- davon Landungen	99	6	29	0	99	17	30	4	83	8	35	5
05:00 - 05:59 Uhr	27	0	11	0	23	4	13	1	15	1	9	1
- davon Starts	6	0	3	0	1	0	4	1	0	0	5	1
- davon Landungen	21	0	8	0	22	4	9	0	15	1	4	0

Je nach Messstelle und zum Beispiel Flugrichtung können bei den Flugbewegungen sowohl Pegel unter 75 dB(A) als auch über 75 dB(A) auftreten. Eine Zuordnung in der erwünschten Form nach Lärmpegeln ist deshalb nicht möglich.

- 31. Sind der Landesregierung Fälle an nordrhein-westfälischen Flughäfen bekannt, in denen Verspätungen durch die zu enge Gestaltung von Flugplänen "vorprogrammiert" werden (Bitte die entsprechenden Flughäfen und die betroffenen Fluggesellschaften benennen)? Welche Schritte wird die Landesregierung ggfs. unternehmen, diese Praxis zu unterbinden?**

Nein. Die Vergabe von Zeitnischen (slots) und die Überwachung der Einhaltung der koordinierten Flugzeiten ist eine Bundesaufgabe im Rahmen der Flughafenkoordinierung. Sie wird durch den Flughafenkoordinator der Bundesrepublik Deutschland ausgeübt. Die Rechts- und Fachaufsicht liegt insoweit beim Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung. Die Landesregierung berät und unterstützt den Flughafenkoordinator im Koordinierungsausschuss und im Slot-Performance-Monitoring-Comitee (SPMC), das Luftverkehrsgesellschaften identifizieren soll, die regelmäßig und eigenverantwortlich ihre Slots nicht einhalten. Derzeit werden repräsentative Monate im Hinblick auf alle rechtlich relevanten Flugbewegungen erneut untersucht. Diese Untersuchung konnte während der Antwortfrist auf diese Große Anfrage nicht abgeschlossen werden.

- 32. Welche Konsequenzen zieht die Landesregierung aus der Feststellung des Flughafenlärmgutachters zu Düsseldorf, dass der Fluglärm im Nordosten des Flughafens rechnerisch nicht zu ermitteln sei und auch für den Südwesten die Berechnung ggf. zu niedrig sein könnte, da Landelärm 10-15 km vor Landeschwelle nicht berechenbar sei und die Messdaten teilweise drastisch höhere Werte belegen? Wird geprüft, ob dies auch an den anderen Flughäfen zutreffen könnte? Wenn nein, warum nicht? Wenn ja, von wem, wie und mit welchen Ergebnissen?**

Der Lärmphysiker Dr. Ulrich Isermann hat weder festgestellt, „dass der Fluglärm im Nordosten des Flughafens rechnerisch nicht zu ermitteln sei“ noch hat er eine „Unterberechnung des Fluglärms“ für den Flughafen Düsseldorf festgestellt.

Gestützt auf die sachverständigen Ausführungen von Dr. Isermann hat das Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen (OVG) in seinen Urteilen zur Änderungsge-
nehmigung des Ministeriums für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen vom 9. November 2005 dargelegt, dass die Fluglärmrechnungen aufgrund bestimmter, nur schwierig zu modellierender Phänomene (z.B. topographische Besonderheiten; Ausfahren der Landeklappen; Ausfahren des Fahrwerks) nur für lokal begrenzte Gebiete keine für jeden Einzelfall geltende Aussagekraft haben. Die angesprochenen besonderen Phänomene sind auch deshalb nur von lokal begrenzter Bedeutung, da sie primär nur unmittelbar unter der Flugstrecke wirken und zu den Seiten hin zunehmend abklingen.

In der o.g. Genehmigung ist den von derartigen Besonderheiten betroffenen Flughafenanliegern außerhalb der festgelegten Schutzgebiete die Möglichkeit des Einzelnachweises von Schutzansprüchen eingeräumt. Dies ist vom OVG gebilligt worden.

Die Klageverfahren einer Kommune und mehrerer Privatkläger sind derzeit noch vor dem Bundesverwaltungsgericht anhängig.

- 33. Teilt die Landesregierung die von Lärmwirkungsforschern getroffene Einschätzung, dass der Handlungsdruck bei der Fluglärmbekämpfung immer mehr steigt, da die Empfindlichkeit der Betroffenen gegenüber Fluglärm kontinuierlich zunimmt?
Falls ja, welche Konsequenzen zieht die Landesregierung aus diesem wachsendem Handlungsdruck bei der Fluglärmbekämpfung?**

Der Landesregierung ist bekannt, dass tendenziell die Empfindlichkeit und der Belästigungsgrad der betroffenen Bevölkerung bezüglich der Wahrnehmung des Fluglärms zunimmt. Dies gilt im Übrigen grundsätzlich für alle Lärmarten, wie z. B. Kfz-Verkehrslärm und Freizeitlärm.

Die Landesregierung misst dem Schutz vor Fluglärm eine hohe Bedeutung zu. Bei der Abwägung der Belange im Rahmen luftrechtlicher Planungsentscheidungen hat der Fluglärm-schutz hohes Gewicht.

Mit der Novellierung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm vom 31. Oktober 2007 (BGBl. I 2007, S. 2250) hat der Gesetzgeber erstmals verbindliche Zumutbarkeitsgrenzwerte für Fluglärm am Tage und in der Nacht festgelegt, die auch die Aspekte des Gesundheitsschutzes abdecken. Das neue Fluglärmgesetz leistet damit einen wichtigen Beitrag zur wirksamen Verbesserung des Lärmschutzes im Luftverkehr.

- 34. Die stark vom Fluglärm des Düsseldorfer und Köln/Bonner Flughafens betroffenen Kommunen haben die gesetzliche Pflicht, bis zum 18.07.2008 so genannte „Lärmaktionspläne“ (Lärminderungspläne, § 47 d BImSchG) für den Flughafen Düsseldorf bzw. Köln/Bonn aufzustellen. Wie ist der konkrete Stand der Aufstellung dieser Lärmaktionspläne in den betroffenen Kommunen?
Wann ist mit einer Verabschiedung dieser Lärmaktionspläne zu rechnen?**

Von der Lärmkartierung gemäß EU-Umgebungslärm-Richtlinie sind in der Nachbarschaft der Flughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn insgesamt 15 Kommunen betroffen:

Flughafen Düsseldorf:
Düsseldorf, Essen, Kaarst, Meerbusch, Neuss und Ratingen.

Flughafen Köln/Bonn:
Bergisch Gladbach, Hennef (Sieg), Köln, Lohmar, Neunkirchen-Seelscheid, Rösrath, Sankt Augustin, Siegburg und Troisdorf.

In der Stadt Meerbusch ist die Lärmaktionsplanung abgeschlossen. Der Lärmaktionsplan wurde am 27. November 2008 vom Rat der Stadt Meerbusch beschlossen.

In acht Kommunen (Düsseldorf, Essen, Hennef, Köln, Rösrath, Siegburg, Troisdorf, Lohmar) werden gerade Lärmaktionspläne erarbeitet, in denen neben dem Fluglärm meist auch der Lärm durch Straßen- und Schienenverkehr berücksichtigt wird. Die geplanten Verabschiedungstermine liegen noch im Jahr 2009 oder im Jahr 2010.

Sechs Kommunen (Neuss, Ratingen, Bergisch Gladbach, Neunkirchen-Seelscheid, Sankt Augustin, Kaarst) planen keine Aufstellung eines Lärmaktionsplanes für die Lärmquelle Flugverkehr. Da nach den Ergebnissen der Lärmkartierung die Auslösewerte nicht erreicht oder überschritten werden, wird meist keine Verpflichtung zur Aufstellung eines Lärmaktionsplanes gesehen.

35. In welcher Form bringt sich die Landesregierung in den Prozess der Erstellung dieser Lärmaktionspläne gemäß § 47 d BImSchG ein?

Das Ministerium für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz (MUNLV) unterstützt die Kommunen fachlich und administrativ wie folgt:

- Bereitstellung der Eingangsdaten für die Lärmaktionsplanung über das Umgebungslärmportal
- Veröffentlichung des RdErl. „Lärmaktionsplanung“
- Bereitstellung eines Musteraktionsplans
- Durchführung von Werkstattgesprächen und Informationsveranstaltungen
- Durchführung des Pilotprojektes „Integrierter Lärmaktionsplan Duisburg/ Oberhausen“
- Bereitstellung von Informationen zu Förderprogrammen über das Förderportal Lärmschutz
- Bereitstellung von allgemeinen Informationen über das Umgebungslärmportal bzw. die Broschüre „Lärmschutz in Nordrhein-Westfalen, Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung nach der EG-Umgebungslärmrichtlinie“

36. In welcher Form wird die im Gerichtsverfahren zur Genehmigung Düsseldorf vom Lärmwissenschaftler Dr. Isermann für Düsseldorf festgestellte Unterberechnung des Fluglärms berücksichtigt?

Werden z. B. die Eingangsdaten der Flughäfen kritisch geprüft? Wenn ja, von wem, wie und mit welchen Ergebnissen?

Siehe Antwort zur Frage 32.

37. Welchen Beitrag wird die Landesregierung zur Umsetzung dieser Lärmaktionspläne leisten?

Die Landesregierung setzt sich insbesondere für die Finanzierung von Lärmschutzmaßnahmen aus der Lärmaktionsplanung ein. Unter anderem haben die Initiativen Nordrhein-Westfalens im Rahmen der Umweltministerkonferenz dazu geführt, dass über das Konjunkturpaket II der Bundesregierung ein Einstieg in die Lärmsanierung an kommunalen Straßen geschaffen wurde.

38. Welchen Beitrag wird die Landesregierung dazu leisten, dass die Umsetzung der in den Lärmaktionsplänen festgelegten Maßnahmen kontrolliert und die Nichtumsetzung ggf. auch sanktioniert wird?

Wenn die Landesregierung hierin keine eigene Zuständigkeit sieht, welche Behörde wird sich stattdessen um die Kontrolle der Umsetzung und ggf. Sanktionierung einer Nichtumsetzung kümmern?

Die Fachaufsicht über die Kommunen bei der Lärmaktionsplanung üben die Bezirksregierungen aus.

39. Teilt die Landesregierung die Auffassung, dass kurzfristige, wirksame Lärminderungseffekte bei den Lärmaktionsplänen nur durch die Festlegung von Betriebsbeschränkungen möglich sind, da sich durch andere Instrumente (Einsatz neuerer leiserer Flugzeuge, andere Flächennutzungsplanung bzw. lärmmindernde Betriebsverfahren) nur mittel- bis langfristige Lärminderungseffekte erzielen lassen?

40. Welche konkreten Betriebsbeschränkungen empfiehlt die Landesregierung im Zusammenhang mit der Erstellung von Lärmaktionsplänen für die Flughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn?

Die den Fragen zugrunde gelegte Auffassung wird von der Landesregierung nicht geteilt. Die Möglichkeit und Eignung von Lärminderungsmaßnahmen ist abhängig von den tatsächlichen und rechtlichen Gegebenheiten an dem jeweiligen Flughafen. Eine pauschale Festlegung auf Betriebsbeschränkungen ist daher nicht möglich.

41. Welches Lärminderungspotential haben nach Auffassung der Landesregierung lärmmindernde Betriebsverfahren (z.B. lärmmindernde An- und Abflugverfahren)?

Wie unterstützt die Landesregierung die Durchsetzung solcher Verfahren?

42. Was hat die Landesregierung konkret zur Änderung von An- und Abflugrouten in NRW unter dem Gesichtspunkt einer lärmminimalen Streckenführung unternommen? (Bitte die entsprechend geänderten Routen konkret benennen.)

Was gedenkt die Landesregierung künftig in dieser Hinsicht zu unternehmen?

Die Festlegung optimierter Flugrouten und Flugverfahren trägt zur Lärminderung in der Umgebung der Flughäfen bei. Erfahrungen haben gezeigt, dass sich die Auswirkungen solcher Optimierungen, die z. B. in Abhängigkeit von der Entfernung vom Flughafen unterschiedlich ausfallen, vorab nicht pauschal einschätzen lassen.

Die Flugrouten und Flugverfahren an Verkehrsflughäfen werden von der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS) geplant und nach den Bestimmungen des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) in Verbindung mit den Regelungen der Luftverkehrs-Ordnung (§ 27 a LuftVO) durch Rechtsverordnung vom Luftfahrt-Bundesamt (LBA) verbindlich festgelegt.

Die Landesregierung hat in diesen Bereichen keine Zuständigkeiten oder Befugnisse.

Die DFS wird bei dieser Planung regelmäßig durch die am jeweiligen Flughafen gebildete Kommission nach § 32 b LuftVG (Fluglärmkommission) beraten. In dieser Kommission sind gemäß § 32 b Abs. 4 LuftVG u. a. die vom Fluglärm betroffenen Kommunen in der Umgebung des Flughafens vertreten.

(Siehe hierzu auch Antwort der Landesregierung auf die Kleine Anfrage 1864 der Abgeordneten Horst Becker und Barbara Steffens - Drucksache 14/5209 vom 16. Oktober 2007 „Wurde die Fluglärmkommission am Flughafen Düsseldorf bei der Festlegung der KUBIM-Flugrouten über Mülheim/Ruhr einbezogen?“)

43. Wie viel Prozent aller Flugbewegungen wurden in den Jahren 2007 und 2008 bezogen auf den ganzen Tag sowie bezogen auf die Zeit zwischen 22.00 und 6.00 Uhr jeweils an den Flughäfen Dortmund, Düsseldorf, Köln/ Bonn, Münster/Osnabrück, Niederrhein und Paderborn/Lippstadt von Flugzeugen durchgeführt, die in der Bonusliste des Bundesverkehrsministeriums stehen?

Die sogenannte Bonusliste des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wurde für eine weitergehende Differenzierung innerhalb der Strahlflugzeuge des Lärmkapitels ICAO Annex 16, Band 1, Kapitel 3 eingeführt, weshalb eine Aussage über den Anteil der Bonuslisten-Flugzeuge auf den Bereich der Strahlflugzeuge zu beziehen ist.

Nach den Angaben der Flughäfen ergibt sich folgendes Bild:

	2007		2008	
	24-Stunden	Nacht	24-Stunden	Nacht
Flughafen Dortmund	100 %	100 %	100 %	100 %
Flughafen Düsseldorf	98,5 %	99,6 %	99,1 %	99,8 %
Flughafen Köln/Bonn	99,9 %	100 %	99,9 %	100 %
Flughafen Münster/Osnabrück	98,3 %	99,6 %	98,1 %	99,8 %
Flughafen Niederrhein	99 %	100 %	99 %	100 %
Flughafen Paderborn/Lippstadt	99,8 %	99 %	99,8 %	99 %

44. In welchem Turnus werden die Start- und Landeentgelte an den Flughäfen Dortmund, Düsseldorf, Köln/Bonn, Münster/Osnabrück, Niederrhein und Paderborn/Lippstadt geändert? (Bitte das jeweilige Datum der letzten drei Änderungen angeben.)

Die letzten drei Änderungen der Start- und Landeentgelte an den jeweiligen Flughäfen ergeben sich aus der nachfolgenden Tabelle.

Flughafen Dortmund	Flughafen Düsseldorf	Flughafen Köln/Bonn	Flughafen Münster/Osnabrück	Flughafen Niederrhein	Flughafen Paderborn/Lippstadt
01.11.2000	01.01.2009	01.03.2009	01.10.2008	24.08.2005	01.11.2007
01.11.1999	01.01.2008	01.07.2004	01.10.2007	20.02.2003	01.02.2004
01.04.1998	01.06.2007	01.04.2001	01.09.2006		01.01.2001

Beim Flughafen Köln/Bonn erfolgte zusätzliche Änderungen der Entgeltordnung aufgrund der Einführung eines Sicherheitsentgeltes sind nicht berücksichtigt.

45. Kann die Landesregierung belegen, dass bei der Genehmigung dieser Änderungen stets darauf geachtet wurde, dass die Entgeltspanne zugunsten umweltverträglicher Flugzeuge immer weiter geöffnet wird? (Bitte konkrete Beispiele anführen.)

Die Entgeltspanne zugunsten umweltfreundlicher Flugzeuge wurde z. B. am Flughafen Düsseldorf immer weiter geöffnet. Dies zeigt sich an den genehmigten Entgeltordnungen. So betrug das zu zahlende Entgelt für ein 72 Tonnen schweres Strahlflugzeug im Jahre 2000 mit einer Zulassung nach ICAO Annex 16, Band 1, Kapitel 3 (z. B. MD 808) das ca. 2,6-fache gegenüber solchem Fluggerät, das auf der Bonusliste des BMVBS enthalten ist. Im Jahre 2005 steigerte sich der Faktor auf das 3,6-fache und im Jahre 2008 auf das 5,3-fache.

Auch am Flughafen Köln/Bonn wurde die Entgeltspanne zugunsten umweltfreundlicher Flugzeuge stetig weiter geöffnet. Am 01. April 1996 ist in der Entgeltordnung die Bonusliste mit der Regelung eingeführt worden, dass die Entgelte für Flugzeugmuster, die hierauf verzeichnet sind, um ca. 20% niedriger lagen als bei sog. Kapitel 3 Flugzeugen. Schon ein Jahr später wurde ein 6-10%-iger Zuschlag auf die Nachtzeit erhoben. Dieser Zuschlag erhöhte sich bis zum 01. Juli 2004 auf ca. 20%.

46. Wie beurteilt die Landesregierung den Lenkungseffekt der derzeit an den Flughäfen Dortmund, Düsseldorf, Köln/Bonn, Münster/Osnabrück, Niederrhein und Paderborn/Lippstadt bestehenden lärmabhängigen Start- und Landeentgeltsysteme?

47. Wie steht die Landesregierung zu der Forderung, die Bonusliste nicht mehr zu aktualisieren, sondern zurückzuziehen und durch ein neues, wirksames lärmabhängiges Start- und Landeentgeltsystem zu ersetzen?

Die Landesregierung begrüßt, dass die Einführung von lärmabhängigen Komponenten bei den Start- und Landeentgelten mit dazu beigetragen hat, dass an den drei internationalen Flughäfen in Nordrhein-Westfalen fast ausschließlich Strahlflugzeuge eingesetzt werden, die in der Bonusliste des BMVBS mit einer Zulassung nach ICAO Annex 16, Band 1, Kapitel 3 aufgeführt sind. Der Anteil dieser Flugzeugmuster beträgt nach Angaben der Flughäfen in Düsseldorf inzwischen 99,3%, in Köln/Bonn 99,5% und in Münster/Osnabrück 98,1 %. Die entsprechende Quote liegt am Flughafen Dortmund bei 99,5%, am Flughafen Niederrhein bei 99 % und am Flughafen Paderborn/Lippstadt ebenfalls bei ca. 99%. Daraus ergibt sich, dass sich das bisher angewandte lärmabhängige Entgeltsystem bewährt hat. Die Entscheidung über die Fortgeltung oder Modifizierung der Bonusliste liegt allein in der Zuständigkeit des BMVBS.

- 48. Am 7. Juni 2007 ist die Novelle des Fluglärmsgesetzes in Kraft getreten. Bislang konnten die neuen Lärmschutzbereiche an den Flughäfen jedoch noch nicht festgesetzt werden, da das untergesetzliche Regelwerk zur Anwendung des Gesetzes (bis auf die 1. Fluglärmschutzverordnung) noch nicht verabschiedet worden ist?
Wie ist der derzeitige Stand bei Verabschiedung der noch fehlenden Verordnungen zur Durchführung des novellierten Gesetzes?
Wann ist spätestens mit der Festsetzung der neuen Lärmschutzbereiche zu rechnen?**

Die Bundesregierung beabsichtigt, drei Durchführungsverordnungen zum novellierten Fluglärmsgesetz zu erlassen.

Die erste Fluglärmschutzverordnung (FlugLSV) über die Datenerhebung und Berechnung von Lärmschutzbereichen ist am 30. Dezember 2008 in Kraft getreten.

Bei der im Verfahren stehenden zweiten FlugLSV über Schallschutzmaßnahmen zusammen mit der Höchstkostenregelung wurde die Anhörung der beteiligten Kreise (§ 15 Fluglärmsgesetz) durchgeführt.

Für die 3. FlugLSV über die Außenbereichsentschädigung sind die fachlichen Vorarbeiten im Gange.

Da das Fluglärmschutzgesetz die Festsetzung der Lärmschutzbereiche bis Ende 2009 für bestehende Flugplätze vorschreibt, ist die Landesregierung bemüht, trotz der späten Inkraftsetzung der begleitenden Regelwerke, diesen Termin einzuhalten.

- 49. In der Handlungsoption 23n der Luftverkehrskonzeption 2010 heißt es: „Analog zur Verkehrslärm-Schutzverordnung für den Schienen- und Straßenverkehr (16. BImSchV) Erlass einer `Fluglärm-Schutzverordnung`, in der die Bewertungsmaße und Berechnungsverfahren für den zivilen und den militärischen Fluglärm und – wenn fachwissenschaftlich notwendig – differenziert nach Tag- und Nachtfluglärm definiert und die Immissionsgrenzwerte für deren Zumutbarkeit festgelegt werden.“ Erfüllt die Novelle des Fluglärmsgesetzes vom 7. Juni 2007 nach Ansicht der Landesregierung die in der Handlungsoption 23n benannten Erfordernisse bei der Definition der Zumutbarkeit von Fluglärm?
Falls nein, hält die Landesregierung weiterhin die Verabschiedung einer Fluglärm-Schutzverordnung mit definierten Immissionsgrenzwerten für erforderlich und wird sie sich im Rahmen einer Bundesratsinitiative dafür einsetzen?**

Ja.

- 50. In einem Bericht vom 20.02.2008 über die Anwendung der Richtlinie 2002/30/EG über Regeln und Verfahren für lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen der Gemeinschaft (Betriebsbeschränkungsrichtlinie) kommt die Europäische Kommission zu dem ernüchternden Ergebnis, dass diese Richtlinie nur auf einer begrenzten Zahl von Flughäfen angewendet wurde. Außerdem hat diese Richtlinie, die im wesentlichen auf die Einschränkung des Betriebes von Strahlflugzeugen nach Kapitel 3 zielt, kaum Wirkung entfaltet, da die Flottenzusammensetzung in Folge der „natürlichen“ Erneuerung der Flotten inzwischen ausschließlich aus Luftfahrzeugen besteht, die die Vorschriften von Kapitel 4 einhal-**

ten.

Teilt die Landesregierung im Hinblick auf die Anwendung der Betriebsbeschränkungsrichtlinie an NRW-Flughäfen die kritische Einschätzung der EU-Kommission über die begrenzte Wirksamkeit dieser Richtlinie?

An welchen NRW-Flughäfen wurde die Betriebsbeschränkungsrichtlinie angewendet?

Wie sah die Anwendung konkret aus? Welche messbaren Erfolge bei der Lärmbekämpfung wurden dadurch erzielt?

Nein; die tatsächlichen und rechtlichen Gegebenheiten an jedem einzelnen Flughafen sind maßgeblich für die Art der zu ergreifenden Maßnahmen.

Die genannte Richtlinie wurde an den Flughäfen in Nordrhein-Westfalen nicht angewendet.

51. Wie groß ist der prozentuale Anteil von Kapitel 3-Luftfahrzeugen bzw. Kapitel 4-Luftfahrzeugen an den Flughäfen Dortmund, Düsseldorf, Köln/ Bonn, Münster/Osnabrück, Niederrhein und Paderborn/Lippstadt bezogen auf alle Flugbewegungen der Jahre 2007 und 2008?

Für die Zulassung von Strahlflugzeugen nach dem 1. Januar 2006 gelten die Anforderungen nach ICAO Annex 16, Band 1, Kapitel 4. Diese Anforderungen werden jedoch von einem großen Teil der modernen Strahlflugzeuge, deren Zulassung vor dem 1. Januar 2006 erfolgte, gleichfalls eingehalten, ohne dass diese Flugzeuge formell nach Kapitel 4 zertifiziert wären. Bei Einhaltung der Anforderungen nach Kapitel 4 ist eine entsprechende Neuzulassung möglich.

Vor diesem Hintergrund hätten zur Beantwortung der Frage an den sechs Flughäfen in den Jahren 2007 und 2008 die Zulassungsunterlagen der einzelnen Flugzeuge ausgewertet werden müssen.

52. Welche konkreten Vorschläge hat die Landesregierung an die EU-Kommission, um die Wirksamkeit der Betriebsbeschränkungsrichtlinie im Zuge einer Novellierung zu verbessern?

Was hat die Landesregierung in dieser Hinsicht konkret unternommen?

Die Landesregierung macht der EU-Kommission keine Vorschläge zur Novellierung der Betriebsbeschränkungsrichtlinie.

53. Setzt sich die Landesregierung dafür ein, dass die Flughäfen Düsseldorf und Dortmund aufgrund ihrer Lage in unmittelbarer Nähe zu dichter Wohnbebauung künftig als Stadtflughäfen im Sinne der Betriebsbeschränkungsrichtlinie (analog dem Flughafen Berlin-Tempelhof) eingestuft werden?

Die Flughäfen Düsseldorf und Dortmund erfüllen nicht die Anforderungen eines Stadtflughafens nach der Betriebsbeschränkungsrichtlinie (Richtlinie 2002/30EG, § 48a Nr. 2 LuftVZO).

54. Was hat die Landesregierung konkret unternommen, damit in Zukunft durch eine schärfere Lärmzertifizierung von Flugzeugen der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) weitere Reduktions-potenziale erschlossen werden?

Die Schaffung oder Modifizierung von Vorschriften für die Lärmzertifizierung von Luftfahrzeugen liegt in der alleinigen Kompetenz der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO). Die Länder haben hier keine eigenen Befugnisse oder Zuständigkeiten.

55. Was hat die Landesregierung bislang unternommen, um die Kenntnisse über die Zusammenhänge zwischen Fluglärm und Gesundheit zu verbessern? Welche Untersuchungen wurden in dieser Hinsicht von der Landesregierung in Auftrag gegeben oder finanziell gefördert?

Mit den Auswirkungen von Fluglärm am Tage und in der Nacht auf die menschliche Gesundheit beschäftigt sich die internationale und nationale Lärmwirkungsforschung in einer Vielzahl von wissenschaftlichen Studien und gutachterlichen Untersuchungen, z.B. UBA-Studie „Beeinträchtigung durch Fluglärm: Arzneimittelverbrauch als Indikator für gesundheitliche Beeinträchtigung“ (2007).

In Deutschland ist insbesondere das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) auf diesem Forschungsgebiet tätig.

Die Landesregierung hat keine Untersuchungen in Auftrag gegeben oder finanziell gefördert.

56. Was hat die Landesregierung bislang unternommen, um die Gründe der teilweise drastischen Differenzen zwischen Lärmberechnung und Lärmmessung im Bereich des Flughafens Düsseldorf zu klären?

Siehe Antwort zur Frage 32.

57. Wurde der gerichtlichen Auflage der letzten Genehmigung zu Dortmund entsprochen, den Abweichungen zwischen Messung und Rechnung an einem Messpunkt in allen Fällen nachzugehen? Falls ja, mit welchen Ergebnissen?

Mit Urteilen des Oberverwaltungsgerichts für das Land Nordrhein-Westfalen (OVG NRW) vom 13.12.2005 (20 D 83/03.AK, 20 D 108/03.AK und 20 D 119/03.AK) wurde die Bezirksregierung Münster verpflichtet, in Bezug auf die Änderungsgenehmigung vom 29.01.2003 in der Fassung der jeweiligen Widerspruchsbescheide und unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts über eine Begrenzung der Tonnagefreigabe und über die fachplanerische Zumutbarkeit der Fluglärmwirkungen, die vom Flughafen Dortmund auf der Basis der Tonnagefreigabe auf die Grundstücke der Kläger einwirken, zu entscheiden.

Hinsichtlich der „Abweichungen zwischen Messung und Rechnung an einem Messpunkt“ hat das OVG NRW in o.a. Verfahren eine Überprüfung der Annahme angeregt, dass die pauschalierende Einbeziehung des Umkehrschubes wie sie bei Lärmberechnungen nach der AzB vorgesehen ist, tatsächlich den Gegebenheiten am Dortmunder Flughafen hinreichend gerecht wird.

Dieser Aspekt wurde in dem zwischenzeitlich eingeholten Fluglärmgutachten berücksichtigt. Relevante Auswirkungen hat der Gutachter nicht festgestellt.

58. Wurde an den übrigen Flughäfen ermittelt, ob dort ebenfalls Differenzen zwischen Rechnung und Messung bestehen?

Siehe Antwort zur Frage 32.

1.3. Luftschadstoffe

Die Abgase von Flugzeugen enthalten viele Schadstoffe. Neben dem klimawirksamen Kohlendioxid und Wasserdampf sind insbesondere Stickoxide, Ozon, Ruß- und Sulfatpartikel, Schwefeldioxid, Kohlenmonoxid und Kohlenwasserstoffe zu nennen. Viele dieser Stoffe sind gesundheitsgefährdend, teilweise sogar krebserregend. Flughäfen erzeugen einen beachtlichen Zubringerverkehr und damit Schadstoffbelastungen im Bereich des Straßenverkehrs, deren Belastungsspitzen denen von innenstädtischen Lagen in nichts nachstehen. Aber auch der Betrieb von mobilen oder stationären Systemen zur Strom- und Klimaversorgung der Luftfahrzeuge während der Abfertigung (sog. APUs und GPUs), der luftseitige Kfz-Verkehr und die Servicegeräte auf dem Vorfeld sowie die Heizanlagen und Betankungsvorgänge tragen zur Immissionsbelastung an Flughäfen bei. Sie sind in einer ökologischen Gesamtbilanz des Flugverkehrs deshalb ebenfalls zu berücksichtigen.

**59. An welchen nordrhein-westfälischen Flughäfen bzw. Flugplätzen findet eine permanente Überwachung der Luftqualität bzw. Messung der flughafenbedingten Luftschadstoffe statt? Welche Schadstoffe werden dabei gemessen?
Wo genau befinden sich diese Messstellen?
Von wem werden diese Messstellen jeweils betrieben? (Bitte je nach Flughafen/Flugplatz getrennt auflisten.)**

Die vorhandenen Messstellen werden zur Immissionsmessung (Überwachung der Luftqualität) eingesetzt. Zu Emissionen vgl. Antwort zu Frage 60.

In der Nähe des Flughafens Düsseldorf betreibt das LANUV eine Messstation in Ratingen-Tiefenbroich. Diese befindet sich im Süden von Tiefenbroich an der Daniel-Goldbach-Str., ca. 2,5 bzw. 5,5 km von den Startbahnen entfernt, die von der Messstation aus gesehen in südwestlicher Richtung liegen.

Die Flughafen Düsseldorf GmbH führt eigene Messungen auf dem Flughafengelände durch. Für beide Bahnen des Parallelbahnsystems erfolgen sowohl am westlichen als auch am östlichen Ende kontinuierliche Messungen mit einem Streckenmessverfahren (DOAS-Messungen = Differentielle Optische Absorptionsspektroskopie). Im östlichen Messcontainer befindet sich weiterhin ein sog. BTX-Messgerät; im westlichen Messcontainer ist ein Betameter für Feinstaubmessungen untergebracht.

Gemessen werden Stickstoffdioxid (NO₂), Ozon (O₃), Schwefeldioxid (SO₂), Toluol (C₇H₈), Benzol (C₆H₆) und Feinstaub (PM10).

Die Flughafen Köln/Bonn GmbH führt auf dem Flughafengelände gleichfalls Messungen mit einem Streckenmessverfahren an der Bahn 14L/32R durch.

Gemessen werden Stickstoffdioxid (NO₂), Ozon (O₃) und Schwefeldioxid (SO₂).

60. Welche Menge an Abgasemissionen wurde insgesamt in den Jahren 2005, 2006, 2007 und 2008 an den nordrhein-westfälischen Flughafen bezogen auf alle Flugbewegungen für den LTO-Zyklus gemessen? (Bitte nach Schadstoffen und Flughafen differenzieren.)

Welche Angaben über die Abgasmengen in Folge des Betriebes von APUs oder GPUs, des Zubringerverkehrs, des luftseitigen Kfz-Verkehrs bzw. von Heizanlagen und von Betankungsvorgängen liegen an den jeweiligen NRW-Flughäfen für die Jahre 2005, 2006, 2007 und 2008 vor?

Messungen von Abgasemissionen für Flugbewegungen sowie bodenseitige Quellen werden an den Flughäfen und Flugplätzen in Nordrhein-Westfalen nicht durchgeführt. (Zu Immissionsmessungen vgl. Antwort zur Frage 59).

Für Planfeststellungs- und Genehmigungsverfahren erfolgen hierzu Berechnungen im Rahmen von fachgutachterlichen Untersuchungen. Für die Jahre 2005 bis 2008 liegen keine Angaben vor.

Mit dem landesweiten Emissionskataster „Flugverkehr“ beim LANUV liegen gleichfalls keine Messergebnisse sondern Emissionsmodellierungen für das Jahr 2000 vor. Eine Fortschreibung des Katasters ist für das Jahr 2008 vorgesehen.

Die Flughafen Düsseldorf GmbH erstellt jährlich einen Emissionsbericht der ebenfalls nicht auf Messungen, sondern auf Berechnungen basiert:

Die folgenden Tabellen für die einzelnen Jahre sind nicht ohne weiteres miteinander vergleichbar, da je nach Vorliegen von neuen Erkenntnissen wie z.B. Emissionsfaktoren oder Verkehrszählungen diese eingearbeitet wurden.

Düsseldorf International 2005	NO _x (t/a)	CO (t/a)	HC (t/a)	SO ₂ (t/a)	PM10 (t/a)	Benzol (t/a)
Flugverkehr*	969,00	692,00	89,00	66,00	3,76	1,70
APU	45,50	56,00	2,50	8,20	0,07	0,05
GPU	47,00	9,40	3,80	0,50	1,22	0,08
Vorfeldbetrieb/Abfertigung	66,30	37,80	23,90	1,82	5,14	1,02
Kfz-Verkehr landside	31,20	72,40	4,20	0,09	1,14	0,33
Tanklager			9,30			0,14
Heizanlagen	14,60	4,30	2,50	0,20	0,03	
Summe	1173,60	871,90	135,20	76,81	11,36	3,32

Düsseldorf International 2006	NO _x (t/a)	CO (t/a)	HC (t/a)	SO ₂ (t/a)	PM10 (t/a)	Benzol (t/a)
Flugverkehr*	998,00	774,00	102,00	67,50	3,90	2,50
APU [^]	38,00	40,00	3,70	5,50	0,04	0,07
GPU	31,40	6,30	2,50	0,30	0,82	0,05
Vorfeldbetrieb/Abfertigung	42,60	24,00	4,10	2,10	2,30	0,20
Kfz-Verkehr landside	34,20	73,20	4,30	0,10	1,25	0,32
Tanklager			10,40			0,16
Heisanlagen	14,20	4,20	2,40	0,20	0,03	
Summe	1158,40	921,70	129,40	75,70	8,34	3,30

[^]Neue APU Emissionsfaktoren

Düsseldorf International 2007	NO _x (t/a)	CO (t/a)	HC (t/a)	SO ₂ (t/a)	PM10 (t/a)	Benzol (t/a)
Flugverkehr*	874,00	807,00	112,00	63,00	3,40	3,30
APU	39,90	42,30	3,90	5,70	0,05	0,08
GPU	37,70	7,50	3,00	0,40	0,98	0,06
Vorfeldbetrieb/Abfertigung	41,40	18,60	4,10	0,12	2,30	0,10
Kfz-Verkehr landside	34,00	71,40	4,00	0,11	1,26	0,28
Tanklager			10,40			0,16
Heisanlagen	13,40	4,00	2,30	0,30	0,03	
Summe	1040,40	950,80	139,70	69,63	8,02	3,98

Düsseldorf International 2008	NO _x (t/a)	CO (t/a)	HC (t/a)	SO ₂ (t/a)	PM10 (t/a)	Benzol (t/a)
Flugverkehr*	889,00	829,00	123,00	54,00	3,50	2,40
Triebwerksstarts			45,60			
APU	39,60	43,20	3,80	4,60	1,55	0,08
GPU	39,70	8,00	3,20	0,40	1,03	0,06
Vorfeldbetrieb/Abfertigung	43,30	18,90	9,60	0,13	2,37	0,25
Kfz-Verkehr landside	81,60	78,50	7,10	0,11	2,30	0,30
Tanklager			11,10			0,16
Tankstelle			2,73			0,03
Heisanlagen	15,00	4,50	2,50	0,30	0,03	
Summe	1108,20	982,10	208,63	59,54	10,78	3,28

Neue Emissionsfaktoren für SO₂ bei Kerosin, neue APU PM10 Emissionsfaktoren, neue Straßen und neue Verkehrszählung beim landseitigen Verkehr

* Berechnet mit LASPORT unter Berücksichtigung des Steigflugprofils etc.

Für andere Flughäfen und Flugplätze in Nordrhein-Westfalen liegen Emissionsberichte nicht vor.

61. Welche Feinstaub-Werte wurden in den Jahren 2005, 2006, 2007 und 2008 an diesen Messstellen gemessen (bezogen auf den Feinstaub-Jahresmittelwert und die Zahl an Überschreitungen beim PM 10-Tagesmittelwert von 50µg/m³)?

Der Schutz vor Gefahren für die menschliche Gesundheit ist sichergestellt, wenn bei der Komponente Feinstaub (PM10) der Jahresmittelwert von 40µg/m³ nicht und der Tagesmittelwert von 50µg/m³ nicht häufiger als 35-mal im Kalenderjahr überschritten wird.

Folgende Feinstaubwerte (PM10) wurden auf dem Gelände bzw. im Nahbereich des Flughafens Düsseldorf gemessen:

Jahr	Flughafengelände		Ratingen-Tiefenbroich	
	Jahresmittel (µg/m³)	Anzahl der Tage > 50 µg/m³	Jahresmittel (µg/m³)	Anzahl der Tage > 50 µg/m³
2005	23,1	10	21	6
2006	25,3	14	23	14
2007	24,8	20	23	15
2008	25	21	21	7

Die Grenzwerte wurden sowohl auf dem Flughafengelände als auch in der Flughafenumgebung eingehalten.

Zu den Messstellen und gemessenen Substanzen vgl. Antwort zu Frage 59.

62. Welche Stickoxid-Werte wurden in den Jahren 2005, 2006, 2007 und 2008 an diesen Messstellen gemessen (bezogen auf den Stickoxid-Jahresmittelwert und die Zahl an Überschreitungen des Stundenmittels von 200 µg/m³ bei NO₂)?

Der Schutz vor Gefahren für die menschliche Gesundheit ist sichergestellt, wenn bei der Komponente Stickstoffdioxid der Jahresmittelwert von 40µg/m³ nicht und der Stundenmittelwert von 200µg/m³ nicht häufiger als 18-mal im Kalenderjahr überschritten wird.

Folgende Stickstoffdioxidwerte (Jahresmittel, µg/m³) wurden auf dem Gelände des Flughafens Düsseldorf gemessen:

Jahr	Flughafengelände		Düsseldorf International	
	westlich, 1. Lichtstrahl	westlich, 2. Lichtstrahl	östlich, 1. Lichtstrahl	östlich, 2. Lichtstrahl
2005	33,1	33,2	29,1	29,5
2006	32,1	32,2	31	29,3
2007	34,4	34,1	32,1	30,9
2008	36,9	35,5	34,1	33

Das Stundenmittel von 200 µg/m³ wurde 2005 bis 2007 nicht und 2008 ein Mal überschritten.

Folgende Stickstoffdioxidwerte (Jahresmittel, µg/m³) wurden an der Messstation Ratingen-Tiefenbroich gemessen:

Jahr	Jahresmittel (µg/m³)
2005	31
2006	32
2007	32
2008	32

Das Stundenmittel von 200 µg/m³ wurde nicht überschritten.

Auf dem Gelände des Flughafens Köln/Bonn wurden folgende Stickstoffdioxid-Konzentrationen (Jahresmittel, µg/m³) gemessen:

Jahr	Flughafengelände Köln-Bonn
2007	33
2008	29,8

Zu Überschreitungen liegen keine weiteren Daten vor.

Am Flughafen Düsseldorf wurden die Grenzwerte sowohl auf dem Flughafengelände als auch in der Flughafenumgebung eingehalten. Am Flughafen Köln/Bonn wurde der Jahresmittelwert eingehalten; zum Stundenmittelwert liegen keine Daten vor. Aufgrund des im Vergleich zum Flughafen Düsseldorf geringeren Flugverkehrs und der Entfernung zur Wohnbebauung ist auch in Köln/Bonn von der Einhaltung des Stundenmittelwertes auszugehen.

Zu den Messstellen und gemessenen Substanzen vgl. Antwort zu Frage 59.

63. Teilt die Landesregierung die im Entwurf des Luftreinhalteplanes für das Stadtgebiet Düsseldorf vom August 2008 getroffene Einschätzung, dass der Flugverkehr bei der Stickoxid- und Feinstaubbelastung im Gebiet des Düsseldorfer Stadtgebiets „keine Rolle“ spiele?

Mit der Fragestellung wird die auf Seite 62 des Luftreinhalteplans Düsseldorf (Entwurf Stand 07. August 2008) enthaltene Aussage: „Der Flugverkehr spielt im Rechengebiet keine Rolle.“ nicht korrekt wiedergegeben. Diese bezieht sich ausschließlich auf die im Textabschnitt „3.3 Ursachenanalyse (Anteil der lokalen Quellen an der Überschreitungssituation)“ beschriebene detaillierte Untersuchung an fünf exemplarisch ausgewählten Straßenabschnitten (Derendorfer Straße, Ludenberger Straße, Dorotheen-, Merowinger- und Corneliusstraße). Dass der Flugverkehr für die Überschreitungssituation hier keine Rolle spielt, ist ohne weiteres nachvollziehbar.

64. Wie hoch ist nach Kenntnissen der Landesregierung der flugverkehrsbedingte prozentuale Anteil an den Stickoxid- und Feinstaubemissionen im Düsseldorfer Stadtgebiet?

Aus dem Emissionskataster Luft des LANUV können für das Stadtgebiet Düsseldorf die nachfolgend aufgeführten Emissionsangaben entnommen werden. Auch wenn den Daten

nicht dasselbe Bezugsjahr zugrunde liegt, können mit Hilfe dieser Angaben die Emissionen der unterschiedlichen Emittenten verglichen werden.

NO _x -Emissionen [t/a]								
Stadt	Emittenten Bezugsjahr							
	Straße 2005 ¹⁾	Schiff 2000	Schiene 2005 ¹⁾	Flugverkehr 2000	Offroad 1997- 2000	Industrie 2004	Kleinf Feuerungs- anlagen 2004	Gesamt
Düsseldorf	2.800	2.054	26	670 (6,9%)	588	2.668	948	9.754
¹⁾ Daten für Düsseldorf aus Erhebungen zur Luftreinhalteplanung 2005.								

PM10-Emissionen [t/a]								
Stadt	Emittent Bezugsjahr							
	Straße 2005 ¹⁾	Schiff 2000	Schiene 2005 ¹⁾	Flugverkehr 2000	Offroad 1997- 2000	Industrie 2004	Kleinf Feuerungsan- lagen 2004	Gesamt
Düsseldorf	249	107	45	3 (0,5%)	60	108	31	603
¹⁾ Daten für Düsseldorf aus Erhebungen zur Luftreinhalteplanung 2005.								

Der Flugverkehr verursacht in Düsseldorf etwa 6,9% der NO_x- und rd. 0,5% der PM10-Emissionen.

**65. Wie groß ist das jährliche an den Flughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn emittierte Stickoxid- und Feinstaub- (PM 10)-Volumen (in Tonnen)?
Beziehen sich diese Angaben auf theoretische Berechnungen oder tatsächliche Messungen?**

Zur Emissionsermittlung sowie zu den Messstellen und gemessenen Substanzen wird auf die Antworten zu den Fragen 59 und 60 hingewiesen.

Die Angaben zu den jährlichen Stickoxid- und Feinstaubemissionen am Flughafen Düsseldorf sind den Tabellen in der Antwort zu Frage 60 zu entnehmen.

66. Auf welche Art und Weise treten in der Regel neue 'Hot-Spots' verkehrsbedingter Luftschadstoffe ins Blickfeld, so dass sie zwecks Gefahrenabwehr registriert, messtechnisch überwacht und entschärft werden können?

Brennpunkte (Hot-Spots) verkehrsbedingter Luftbelastungen gelangen auf folgenden Wegen in das Blickfeld:

- Hinweise und Anträge auf Messungen durch Behörden wie Bezirksregierungen und Kommunen;
- Politische Institutionen und Wirtschafts- bzw. Interessenverbände;
- Hinweise und Anträge auf Messungen aus der Bürgerschaft und von Bürgerinitiativen;
- Ergebnisse systematischer Modellrechnungen insbesondere an verkehrsbelasteten Straßen in Kooperation des Landesamtes für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz mit den Kommunen;
- Auswertung von Messergebnissen aus Genehmigungs- und Planfeststellungsverfahren.

67. Welche Ozon-Werte wurden in den Jahren 2005, 2006, 2007 und 2008 an den oben genannten Messstellen auf oder in der direkten Nähe der nordrhein-westfälischen Flughäfen gemessen (bezogen auf den Ozon-Jahresmittelwert und die Zahl an Überschreitungen des Stundenmittels von 180 µg/m³ bei Ozon)?

Für die Komponente Ozon liegt die Schwelle für die Unterrichtung der Öffentlichkeit über mögliche begrenzte und vorübergehende gesundheitliche Auswirkungen bei besonders empfindlichen Bevölkerungsgruppen bei 180 µg/m³ als Stundenmittelwert.

Folgende Ozonwerte (Jahresmittel, µg/m³) wurden auf dem Gelände des Flughafens Düsseldorf International gemessen:

Jahr	Flughafengelände Düsseldorf International			
	westlich, 1. Lichtstrahl	westlich, 2. Lichtstrahl	östlich, 1. Lichtstrahl	östlich, 2. Lichtstrahl
2005	37,5	36,2	37,8	38,4
2006	37,8	37,1	38,6	39,3
2007	34,3	34,5	35,1	35,5
2008	34,9	35,1	31,9	33,7

Das Stundenmittel von 180 µg/m³ wurde 2007 und 2008 nicht überschritten, jedoch wurden Überschreitungen im Juni 2005 und im Juli 2006 registriert. Informationen über Anzahl und Höhe der Überschreitungen liegen nicht vor.

An der Station Ratingen-Tiefenbroich wurden folgende Ozonkonzentrationen gemessen:

Jahr	Jahresmittel (µg/m ³)	Anzahl der Stunden > 180 µg/m ³
2005	35	2
2006	40	35
2007	36	2
2008	35	1

Auf dem Gelände des Flughafens Köln-Bonn wurden folgenden Ozonkonzentrationen registriert:

Jahr	Jahresmittel (µg/m ³)
2007	41,3
2008	42,4

Zu Überschreitungen liegen keine weiteren Daten vor.

Auf dem Gelände des Flughafens Düsseldorf wurden lediglich im Juni 2005 und im Juli 2006 Überschreitungen des Schwellenwertes registriert. In der Flughafenumgebung wurden darüber hinaus auch in den Jahren 2007 und 2008 Überschreitungen des Schwellenwertes ge-

messen. Hiermit wird deutlich, dass die Ozonbildung in der bodennahen Luft Ergebnis eines komplexen, weiträumigen und sich über einen längeren Zeitraum erstreckenden photochemischen Prozesses ist, zu dem der Luftverkehr insbesondere beim Ozonvorläufer flüchtige organische Verbindungen (VOC) nur einen sehr geringen Beitrag leistet.

Zu den Messstellen und gemessenen Substanzen vgl. Antwort zu Frage 59.

68. Welche Schwefeldioxid-Werte wurden in den Jahren 2005, 2006, 2007 und 2008 an diesen Messstellen gemessen (bezogen auf den SO₂-Jahresmittelwert, die Zahl an Überschreitungen des Tagesmittels von 125 µg/m³ bei SO₂ sowie die Zahl an Überschreitungen des Stundenmittels von 350 µg/m³ bei SO₂)?

Der Schutz vor Gefahren für die menschliche Gesundheit ist sichergestellt, wenn bei der Komponente Schwefeldioxid (SO₂) der Jahresmittelwert von 50µg/m³ nicht sowie der Tagesmittelwert von 125µg/m³ nicht häufiger als 3-Mal und der Stundenmittelwert von 350µg/m³ nicht häufiger als 24-Mal im Kalenderjahr überschritten wird.

Auf dem Gelände des Flughafens Düsseldorf wurden folgende Schwefeldioxid-Konzentrationen gemessen (Jahresmittel, µg/m³):

Jahr	westliche Messstrecke		östliche Messstrecke	
	Lichtstrahl 1	Lichtstrahl 2	Lichtstrahl 1	Lichtstrahl 2
2005	6,9	6,2	5,5	5,4
2006	5,1	4,1	4,4	4,3
2007	4,5	4,1	4,2	4,5
2008	3,6	3,5	3,8	3,6

Überschreitungen des Tagesmittelwertes von 125 µg/m³ oder des Stundenmittelwertes von 350 µg/m³ traten nicht auf.

Auf dem Gelände des Flughafens Köln-Bonn wurden folgende Schwefeldioxid-Konzentrationen (Jahresmittel, µg/m³) gemessen:

Jahr	Jahresmittel (µg/m ³)
2007	9,4
2008	9,3

Zu Überschreitungen liegen keine weiteren Daten vor.

Am Flughafen Düsseldorf wurden alle Grenzwerte sowohl auf dem Flughafengelände als auch in der Flughafenumgebung eingehalten. Aufgrund des im Vergleich zum Flughafen Düsseldorf geringeren Flugverkehrs und der Entfernung zur Wohnbebauung ist auch in Köln/Bonn von der Einhaltung der Grenzwerte auszugehen.

Zu den Messstellen und gemessenen Substanzen vgl. Antwort zu Frage 59.

69. Welche Messergebnisse lieferten diese Messstellen bezogen auf die Schadstoffe Kohlenmonoxid und Kohlenwasserstoffe in den Jahren 2005, 2006, 2007 und 2008? (Bitte jeweils die Monatsmittel- bzw. Jahresmittelwerte angeben.)

Kohlenmonoxid und Gesamtkohlenwasserstoffe wurden nicht gemessen.

Bei Kohlenmonoxid liegen die Konzentrationen gemäß Messungen vor 2005 und aufgrund von Modellrechnungen unter 10 % des Grenzwertes, so dass die Messungen eingestellt wurden.

Für Gesamtkohlenwasserstoffe gibt es keine wirkungsseitig begründeten Beurteilungswerte; sie werden deshalb nicht überwacht.

70. Hält die Landesregierung die derzeit vorhandenen Messstellen zur Erfassung der Luftqualität im Flughafenumfeld für ausreichend?

Ja.

71. Die US Environmental Protection Agency, eine Organisation der Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika zum Schutz der Umwelt vergleichbar mit dem deutschen Umweltbundesamt, kam im Jahr 1993 in einer Studie über das Krebsrisiko im Umfeld des Chicagoer Flughafens Midway (*Estimation and evaluation of cancer risks attributed to air pollution in southwest Chicago*) zu dem erschreckenden Ergebnis, dass Flugzeuge die Luft im Umfeld dieses Flughafens mit hohen Mengen an karzinogenen Abgasen belasten. Besonders herausgestellt werden dabei die Belastungen mit den krebserregenden Substanzen 1,3-Butadine, Formaldehyde und Benzene.

An welchen NRW-Flughäfen wird die Luftbelastung mit diesen drei Substanzgruppen erfasst?

Welche konkreten Belastungen durch 1,3-Butadine, Formaldehyde und Benzene wurden dabei wann wo festgestellt? Welche anderen krebserregenden Substanzen sind Bestandteil von regelmäßigen Luftqualitätsmessungen? (Bitte konkreten Ergebnisse dieser Messungen angeben?)

Bei den angesprochenen krebserzeugenden Substanzen handelt es sich vermutlich um 1,3-Butadien, Formaldehyd und Benzol. Auf dem Gelände des Flughafens Düsseldorf wurden im Jahr 2007 Benzolmessungen durchgeführt, die einen Jahresmittelwert von 1,4 µg/m³ ergaben.

Benzolmessungen an der Messstelle Ratingen-Tiefenbroich wurden wegen geringer Konzentrationen bereits vor dem Jahr 2005 eingestellt.

Regelmäßige Messungen weiterer krebserzeugender Stoffe finden im Nahbereich der Flughäfen oder auf dem Flughafengelände nicht statt.

72. Welche Untersuchungen über die Häufigkeit von Krebserkrankungen in der Nähe von nordrhein-westfälischen Flughäfen sind der Landesregierung bekannt?

Nach Angabe der Epidemiologischen Krebsregister NRW gGmbH ist keine offiziell veröffentlichte Studie zu Krebserkrankungen in der Nähe von Flughäfen in Nordrhein-Westfalen bekannt.

73. Gibt es epidemiologische bzw. medizinstatistische Untersuchungen über gesundheitliche Auffälligkeiten im Einzugsbereich von Flughäfen in NRW? Wenn nicht, wird die Landesregierung derartige Untersuchungen in Auftrag ge-

ben?

Solche Untersuchungen zu Luftverunreinigungen an Flughäfen in Nordrhein-Westfalen sind der Landesregierung nicht bekannt.

Entsprechende Untersuchungen sind derzeit nicht geplant.

74. Welche Erkenntnisse liegen über die Wirkungsmechanismen und Additionswirkungen von Flugzeugimmissionen speziell für Risikogruppen (Kinder, Alte, Kranke) vor?

Spezielle Erkenntnisse über die Wirkungsmechanismen und Additionswirkungen von Flugzeugimmissionen für die Risikogruppen Kinder, Alte, Kranke liegen der Landesregierung nicht vor.

Von Flugzeugen freigesetzte Luftschadstoffe entsprechen qualitativ typischen Immissionen aus dem Straßenverkehr (z. B. Kohlendioxid, Stickoxide, PM₁₀, Schwefeldioxid, Kohlenwasserstoffe).

75. Hält die Landesregierung weitergehende Untersuchungen zur Luftqualität an Flughäfen in NRW im Rahmen eines Biomonitorings für notwendig und wie begründet sie ihre Haltung?

Es ist bekannt, dass am Flughafen München im Rahmen der Erweiterung der Start- und Landebahnen u. a. auch Bioindikatoren (z. B. Pflanzen wie Grünkohl sowie Bienen) eingesetzt werden, um Informationen über mögliche Umweltbelastungen durch Flugverkehr zu ermitteln. Die Untersuchungen von Honig, deren Bienenvölker im Nahbereich der Landebahnen des Münchener Flughafens ausgesetzt waren, ergaben für zahlreiche Komponenten (Schwermetalle) keine nachweislichen Beeinträchtigungen durch den Flugverkehr. Der Honig konnte ohne Bedenken verzehrt werden. (Vergl. Information des Flughafen München unter: www.munich-airport.de/umwelt). Auch an zahlreichen anderen deutschen Flughäfen wird die Bioindikation mittels Bienen zur Überwachung möglicher Auswirkung durch den Flugverkehr auf die nähere Umgebung angewandt. So wird z. B. am Flughafen Düsseldorf seit dem Jahr 2006 ein Biomonitoring mittels Bienen durchgeführt. Die Untersuchungen auf PAK und Schwermetalle ergeben bisher keine Hinweise auf Auffälligkeiten. (Vergl. www.dus-int.de/dus-medieninfo). Der Honig wurde im Jahr 2008 erneut zertifiziert. Die Überwachung der Umwelt mittels Bienen, die i.d.R. von den Flughafenbetreibern so auch am Flughafen Köln/Bonn in Auftrag gegeben wird, stellt ein sinnvolles Monitoring dar, mit dessen Hilfe auftretende Veränderungen erkannt werden können.

Pflanzen im Rahmen der Bioindikation zu exponieren, hat nach Versuchen in der ehemaligen LIS (1989) nicht dazu geführt, dass über die Freisetzung von Kerosin Effekte an Pflanzen nachgewiesen werden konnten. Schwermetalle werden nicht als sinnvolle Parameter angesehen. Am Flughafen München hat man in jüngster Zeit Versuche mit Raps als Bioindikator durchgeführt, mit dem Flugbetrieb verknüpfbare Effekte sind dabei ebenfalls nicht gefunden worden. Weitergehende Untersuchungen sind nach Ansicht der Landesregierung nicht erforderlich.

76. Welche Maßnahmen zur Verringerung der direkten oder indirekten Schadstoffbelastung durch den Flugverkehr empfiehlt die Landesregierung den Flughafenbetreibern?

77. Welche konkreten Hilfestellungen leistet die Landesregierung bei der Umsetzung dieser Maßnahmen?

Die Landesregierung genehmigt nur solche Entgeltordnungen, die den Einsatz von emissionsreduziertem Fluggerät finanziell belohnen. Dieses Anreizsystem begünstigt sowohl lärmarme als auch verbrauchsarme Triebwerke und unterstützt den Einsatz moderner Flugzeugmuster. Damit werden zugleich die Schadstoffbelastungen gesenkt. Darüber hinaus unterstützt die Landesregierung Initiativen zur Reduzierung von Stickoxidemissionen in Nordrhein-Westfalen, um einen Beitrag zur Verbesserung der lokalen Luftqualität zu leisten. Dies hat der Flughafen Köln/Bonn aufgegriffen und sich dem Modellprojekt der Flughäfen Frankfurt und München durch Änderung der Entgeltordnung, die vom Ministerium für Bauen und Verkehr genehmigt wurde, angeschlossen. Grundsätzlich ist es vor dem Hintergrund der rechtlichen Rahmenbedingungen bei der konkreten Umsetzung stets erforderlich, dass sich die Flughäfen als am Markt selbständig agierende Unternehmen zu ihrer umweltpolitischen Verantwortung bekennen. Auch auf anderen Gebieten haben die Flughafenbetreiber ökologisch sinnvolle Maßnahmen umgesetzt/angeregt, wie z.B. die Einführung eines lärm- und verbrauchsmindernden Landeanflugverfahrens (CDA), die Vorhaltung von externen Stromversorgungsaggregaten (GPU) als Ersatz bordseitiger Hilfsturbinen (APU) oder die Nutzung von Hallendächern für die Solarstromerzeugung.

1.4. Weitere Umweltfolgen des Fliegens

Neben Lärm und Abgasen erzeugt der Flugverkehr weitere Umweltschäden in der Umgebung der Flughäfen.

78. Welche Fälle von Kerosinablass von Flugzeugen über NRW sind der Landesregierung aus den Jahren 2006, 2007 und 2008 bekannt? (Bitte Flugzeugtypen samt Fluggesellschaft, Ort des Kerosinablasses sowie Menge des abgelassenen Kerosins konkret benennen.)

Nach Angaben der Deutschen Flugsicherung GmbH (DFS) sind folgende Fälle bekannt:

Jahr	Fluggesellschaft	Lfzg.-Typ	Betroffenes Gebiet	Flughöhe	Treibstoffmenge
2006	Qatar Airlines	Airbus 300	Gedern-Olpe (Hessen-NRW)	18.000 ft	04 t

2006	Mil. Lfzg.	Learjet	Rothaargebirge (Hessen-NRW)	20.000 ft.	15 t
2006	Mil. Lfzg.	Boeing-Awacs	Rothaargebirge (Hessen-NRW)	10.000 ft.	10 t
2007	United Airlines	Boeing 747	Siegen-Giessen- Marburg (Hessen-NRW)	20.000 ft.	10 t
2007	British Airways	Boeing 747	Osnabrück- Enschede	31.000 ft.	06 t
2007	UPS	McDonell Douglas MD11	Niederrhein	11.000 ft.	60 t
2008	Air China	Airbus 340	Bergisches Land	k.A.	k. A.
2008	Quick Air Jet CH	Learjet	Östlich Düren	14.000 ft.	0,2 t

**79. *Wie sehen die rechtlichen Vorschriften für einen derartigen Kerosinablass von Flugzeugen aus?
Welche Sanktionsmöglichkeiten gibt es bei einem derartigen Kerosinablass?***

Es existieren keine rechtlichen Vorschriften über das Ablassen von Flugzeugtreibstoff. Die Internationale Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) gibt im Annex 16 entsprechende Handlungsempfehlungen und die Bundesrepublik Deutschland hat sich mit dem Chicagoer Abkommen verpflichtet, diese umzusetzen. Bei der in diesen Fällen zuständigen Deutsche Flugsicherung GmbH gibt es Betriebsanweisungen für das Kontrollpersonal, wie in solchen Fällen zu verfahren ist.

Es gibt keine Sanktionsmöglichkeiten; diese wären im Hinblick auf den Notfall auch unangebracht.

Das Ablassen von Kerosin (engl.: Fuel Dumping) während des Fluges ist eine Maßnahme, die äußerst selten und nur in bestimmten Notsituationen unter Einhaltung strengster Sicherheitsbestimmungen von wenigen Flugzeugtypen angewendet wird – zum Beispiel, wenn nach dem Start Komplikationen an Bord auftreten und sich der Pilot entscheidet, sicherheits halber sofort wieder zu landen. Technisch sind zum Treibstoffschnellablass jedoch nur Langstreckenflugzeuge in der Lage, die ein deutlich höheres zulässiges Startgewicht als zulässiges Landegewicht haben. Die Genehmigung zum Treibstoffschnellablass erteilt die Flugsicherung. Sie lotst das Flugzeug in einen wenig beflogenen Luftraum, der bei mindestens 1.500 Metern Höhe über möglichst dünn besiedeltem Gebiet liegt. Wegen der hohen Geschwindigkeit des Flugzeugs zerstäubt der austretende Treibstoff sofort und oxidiert zu Wasser und Kohlendioxid. Bei den meisten der heute gängigen Flugzeugtypen ist Fuel Dumping gar nicht vorgesehen, denn die Maschinen dürfen mit dem maximalen Startgewicht auch wieder landen.

**80. *Vorzugsweise in Anflugschneisen kommt es immer wieder zum Ablass von sog. Blue Ice, also gefrorenem Wasser von Flugzeugtoiletten, das als Eisklumpen zur Erde fällt. Gibt es eine (landesweite) Erfassung von Vorfällen mit Blue Ice?
Welche Vorfälle mit Blue Ice in NRW sind der Landesregierung aus den Jahren***

**2007 und 2008 bekannt?
Welche Schäden wurden hierdurch angerichtet?**

Undichtigkeiten an den Luftfahrzeugen werden in der Regel erkannt bevor es zu Eisbildungen kommt. Sollte sich aber doch ein Eisansatz bilden, schmilzt dieser überwiegend im Laufe des Sinkfluges ab. Nur wenn der Wechsel von extrem kalten Luftmassen in warme Luftmassen sehr schnell stattfindet, kann es zum Ablösen dieses „Eisklumpen“ kommen.

Der Landesregierung sind Vorfälle von „Blue Ice“ in dem Maße bekannt, wie sie auch der Luftaufsicht zur Kenntnis gelangt sind.

Bei der Bezirksregierung Düsseldorf sind in den Jahren 2007 und 2008 insgesamt 3 und bei der Bezirksregierung Münster 5 Fälle angezeigt geworden. Es handelte sich vorwiegend um behauptete Verschmutzungen von Terrasse, Gartenmöbel, Auto oder Hauswand. Lediglich in einem Fall - es wurde beobachtet, wie einige Eisklumpen auf ein Feld fielen - konnte tatsächlich festgestellt werden, dass es sich um „Blue Ice“ gehandelt hat. Überwiegend resultierten die Verunreinigungen nachweislich von Vogelkot.

Die Regulierung eines möglichen Schadens, würde, sofern feststellbar, nach dem Verursacherprinzip erfolgen.

- 81. Kann die Landesregierung ausschließen, dass ein durch Vogelschlag verursachter Flugzeugabsturz, wie er am 16.01.2009 in New York vorgekommen ist (Absturz eines Airbus A 320 der Fluggesellschaft „US Airways“) an den Flughäfen in NRW mit Düsenflugbetrieb vorkommen kann? Liegen im Start- und Landebereich der NRW-Flughäfen mit Düsenflugbetrieb Vogelzugrouten? (Bitte angeben, an welchen Flughäfen es zu Überschneidungen der An- und Abflugbereiche mit Vogelzugrouten kommt.)
Was wird an diesen Flughäfen zur Vermeidung von Kollisionen mit Zugvögeln unternommen?**

Flugbetriebliche Komplikationen auf Grund von Vogelschlägen können nirgendwo auf der Welt komplett ausgeschlossen werden. In der Bundesrepublik Deutschland werden größtmögliche Anstrengungen unternommen, um solche Gefahren zu minimieren. So gelten für Flugplätze mit Linienbetrieb die „Richtlinien zur Verhütung von Vogelschlägen im Luftverkehr“, in denen viele Maßnahmen zur Vorbeugung nicht nur gegen Vogelschlag sondern auch anderen Tiergefahren vorgegeben werden. An jedem Flugplatz gibt es auch einen Vogelschlagbeauftragten, der über den Kontakt zum „Deutschen Ausschuss zur Verhütung von Vogelschlägen im Luftverkehr e.V.“ immer auf dem neuesten Stand der Erkenntnisse gehalten wird. Der o.g. Ausschuss analysiert ganzjährig die Vogelzugaktivitäten in Deutschland und erstellt eine Vogelzugvorhersage, die der Luftfahrt zur Verfügung steht. Zusätzlich gibt es das sogenannte BIRDTAM, das speziell für die Flugvorbereitung erstellt wird und in dem genauen Risiken für jeden Bereich in Deutschland dargestellt werden.

Im täglichen Betrieb ist jeder Mitarbeiter an einem Flughafen verpflichtet auf Vogelkonzentrationen am oder in der Umgebung des Flughafens zu achten und dieses ggf. weiter zu melden. An jedem Flugplatz gibt es Möglichkeiten zur Vergrämung von Vögeln, an den meisten internationalen Flughäfen sogar spezielle Jagdaufseher.

Gemäß der im Luftfahrthandbuch der Bundesrepublik Deutschland angegebenen Daten über Vogelzugbewegungen und Vogelkonzentrationen liegt ganz Nordrhein-Westfalen in den Monaten März und November im Bereich des Vogelzugs der Kraniche, die überwiegend in Höhen von 100m bis 1700m über Grund fliegen. Gebiete mit sehr hoher Vogelkonzentration

gibt es demnach nur in der Nähe des Flughafens Niederrhein in der Zeit von Oktober bis März.

82. *An welchen Flugplatz- und Flughafenstandorten wird eine systematische Beprobung des Grundwassers im An- und Abstrom von Flughäfen vorgenommen und welche Ergebnisse wurden hierbei erzielt?*

Für Untersuchungen des Grundwassers im Bereich der Flughäfen und Flugplätze sind die unteren Wasserbehörden der Kreise und kreisfreien Städte zuständig. Systematische Beprobungen des Grundwassers im An- und Abstrom von Flughäfen und Flugplätzen erfolgen für die internationalen Flughäfen Düsseldorf und Münster/ Osnabrück.

Beim Flughafen Düsseldorf wird vom Betreiber des Flughafens auf dem Flughafengelände und im Umfeld vom Umweltamt der Stadt Düsseldorf seit 1991 eine systematische Grundwasseruntersuchung durchgeführt. Es wurden hierbei keine Auffälligkeiten festgestellt, welches auch damit zu begründen ist, dass dem Gewässerschutz dienende Maßnahmen, z. B. hinsichtlich einer geordneten Entwässerung, durchgeführt werden.

Für den Flughafen Münster/Osnabrück werden seit dem Jahr 2000 ebenfalls systematische Grundwasseruntersuchungen im An- und Abstrom durch den Kreis Steinfurt durchgeführt. Alle erfolgten Grundwasseruntersuchungen zeigen keine Auffälligkeiten. Bei den übrigen Flughäfen und Flugplätzen (militärische Flugplätze wurden nicht abgefragt) werden keine systematischen Grundwasseruntersuchungen durchgeführt.

Weiterhin gibt es Grundwasseruntersuchungen von Wasserversorgungsunternehmen, falls der Flughafen-/Flugplatz im Einzugsbereich von Entnahmebrunnen liegt.

Soweit es auf Flughäfen/Flugplätzen punktuelle Belastungen des Bodens und Grundwassers durch Altlasten gibt, z. B. durch Tankstellen, werden diese im Rahmen der bodenschutz- und wasserrechtlichen Vorgaben untersucht und bewertet. Falls erforderlich wurden bzw. werden dazu Sanierungsmaßnahmen ergriffen.

83. *Gibt es systematische Bodenbeprobungen in der Umgebung von Flughäfen und welche Ergebnisse haben diese?*

In Nordrhein-Westfalen sind in zahlreichen Kreisen und kreisfreien Städten systematische flächendeckende Bodenbelastungskarten zur Ermittlung der Verbreitung persistenter Schadstoffe in Böden erstellt worden. Eine übergreifende Auswertung selektierter Proben aus dem Einflussbereich von Flughäfen im Vergleich zu den vorliegenden Hintergrundwerten für Böden zeigt keinen Einfluss des Flugverkehrs auf die Böden im Umgebungsbereich. Weitergehende spezielle Untersuchungen in der Umgebung von Flughäfen wurden daher nicht durchgeführt.

Bzgl. der Ermittlung punktueller Bodenbelastungen wird auf die Antwort zu Frage 82 verwiesen.

84. *In welchem Zustand befinden sich Waldflächen in den Einflugschneisen von Flughäfen in NRW?*

Es liegen keine separat auswertbaren Ergebnisse zum Zustand von Waldflächen in Einflugschneisen in Nordrhein-Westfalen vor.

1.5. Umweltkosten

Gemäß dem Verursacherprinzip sollte der Flugverkehr für die verursachten Umweltbelastungen aufkommen. In der Realität werden diese externen Kosten jedoch größtenteils der Allgemeinheit angelastet. Es fehlt ein ganzheitliches Konzept, um alle flughafennahen Umweltkosten in gerechter und wirkungsvoller Art und Weise dem Flugverkehr anzulasten.

85. Welche Untersuchungen über die externen Kosten des Fliegens sind der Landesregierung bekannt und wie bewertet sie die Ergebnisse?

Die Landesregierung befasst sich nicht systematisch mit der Sammlung und Analyse von Untersuchungen über externe Kosten des Fliegens, weil aufgrund methodischer Grundprobleme (Quantifizierung/Monetarisierung, Internalisierung) nicht ohne weiteres sinnvolle oder gar „objektiv richtige“ politische Maßnahmen abgeleitet werden können. Gleiches gilt auch für das Verursachungsprinzip, das keine operationale Zurechnung mit dem Flugverkehr verbundener Umweltbelastungen automatisch und auf einfache Weise durch einzelne Instrumente in umfassender Weise ermöglicht.

Die Landesregierung zieht es daher vor, für konkrete Probleme konkrete politische Handlungsmöglichkeiten darauf zu prüfen, ob und wie sie zur Beseitigung oder Verminderung der Probleme beitragen können. Soweit dabei volkswirtschaftliche Kosten-Nutzen-Rechnungen zur Lösungsfindung beitragen können, werden sie angemessen eingesetzt.

Es ist erklärtes Ziel der Luftverkehrspolitik der Landesregierung, einen fairen und angemessenen Ausgleich zwischen den wirtschaft- und verkehrlichen Erfordernissen und den berechtigten Belangen von Umwelt- und Naturschutz zu schaffen. Das dokumentieren sowohl die Ergebnisse der diesbezüglichen Planfeststellungs- und Genehmigungsverfahren in der Vergangenheit als auch die der Luftverkehrspolitik zugrunde liegende, von Landesregierung und Landtag gemeinsam getragene Luftverkehrskonzeption 2010 NRW.

86. Wie hoch sind die Umweltfolgekosten des Flugverkehrs in NRW und von bzw. nach Flughäfen in NRW zu veranschlagen?

Die Frage ist ohne eindeutige sachliche Abgrenzung gestellt. Die „Umweltbelastungen“ aus dem Flugverkehr können im engeren Sinne Beeinträchtigungen bezeichnen, die die Tier- und Pflanzenwelt sowie allgemein Funktion und/oder Aussehen von Natur und Landschaft betreffen. Im weiteren Sinne können dazu auch Auswirkungen auf Menschen und deren Wohlbefinden bzw. sogar Gesundheit zählen oder gemeint sein.

Die Frage könnte selbst dann nicht zweifelsfrei beantwortet werden, wenn es ausschließlich um die wichtige Teilkomponente des möglichen Einflusses des Flugverkehrs auf chemische Zusammensetzung und Funktion der Erdatmosphäre ginge. Die einschlägigen Prozesse, einschließlich des Einflusses des Flugverkehrs auf die Wolkenbildung und der wiederum dadurch ausgelösten Folgewirkungen, sind keineswegs erschöpfend wissenschaftlich erforscht worden.

Im Übrigen wird zum Themenbereich „Klimaschutz und Luftverkehr“ auf die entsprechenden Antworten dort verwiesen.

- 87. Gilt für die Landesregierung das Verursacherprinzip auch beim Flugverkehr? Wenn ja, welche Maßnahmen wird die Landesregierung treffen bzw. anregen, um die Folgekosten des Fliegens möglichst vollständig den Verursacherinnen und Verursachern anzulasten?**

Siehe Frage 85.

2. Entwicklung der NRW-Flughäfen mit Linien- und Charterverkehr

Die weitere Entwicklung des Flugverkehrs ist nicht quasi naturgesetzlich vorgezeichnet, sondern wird durch die politischen und ökonomischen Rahmenbedingungen gesteuert. Die gegenwärtige Luftverkehrspolitik des Landes übernimmt hierbei weitgehend ungeprüft die Wachstumsorientierung der Flughafengesellschaften und Luftverkehrsgesellschaften. Verkehrsträgerübergreifende Perspektiven kommen genauso zu kurz wie die Abstimmung über Ländergrenzen hinweg innerhalb der Bundesrepublik Deutschland oder innerhalb der Europäischen Gemeinschaft.

- 88. Welche Länge (in Meter) haben die Start- und Landebahnen der Flughäfen Dortmund, Düsseldorf, Köln/Bonn, Mönchengladbach, Münster/Osnabrück, Niederrhein und Paderborn/Lippstadt jeweils?**

Nach Angaben des Luftfahrthandbuchs AIP VFR, DFS Deutsche Flugsicherung GmbH, Stand 26.02.2009 ergeben sich folgende Längen:

TORA = Take-Off Run Available = verfügbare Startlaufstrecke

LDA = Landing Distance Available = verfügbare Landestrecke

Dortmund TORA = 2000m LDA = 1700m

Düsseldorf: Nordbahn TORA = 2400m LDA = 2400m, Südbahn TORA = 2700m LDA = 2700m

Köln/Bonn: TORA = 3815m LDA = 3815m, Parallelbahn TORA = 1863m LDA = 1863m, Querwindbahn TORA = 2459m LDA = 2459m

Mönchengladbach TORA = 1200m LDA = 1200m

Münster/Osnabrück: Richtung Westen TORA = 2170m LDA = 1970m, Richtung Osten TORA = 2170m LDA = 2170m

Niederrhein, TORA = 2440m LDA = 2440m

Paderborn/Lippstadt, TORA = 2180m LDA = 2180m

- 89. Wie viele Flugbewegungen bzw. Fluggäste gab es an den Flughäfen Dortmund, Düsseldorf, Köln/Bonn, Mönchengladbach, Münster/Osnabrück, Niederrhein und Paderborn/Lippstadt in den Jahren 2002, 2003, 2004, 2005, 2006, 2007 und 2008?**

Vorbemerkung wie zur Frage 24

Flughafen Dortmund

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Flugbewegungen	41.690	37.879	33.429	38.918	43.514	40.436	38.117
Passagiere	994.508	1.023.339	1.179.278	1.742.891	2.019.666	2.155.064	2.329.440

Flughafen Köln/Bonn

	Flugzeugbewegungen	
Jahr	Gesamt	Fluggäste
2002	138.902	5.466.280
2003	153.374	7.838.302
2004	152.656	8.406.437
2005	154.594	9.479.291
2006	151.658	9.907.716
2007	151.028	10.474.952
2008	141.678	10.345.574

Flughafen Mönchengladbach

Jahr	Bewegungen	Passagiere
2002	46.696	1.486.637
2003	45.949	1.521.342
2004	38.084	1.495.594
2005	41.025	1.548.661
2006	41.549	1.557.965
2007	39.416	1.613.413
2008	40.853	1.576.365

Flughafen Düsseldorf (hier sind die Angaben zu Frage 90 mit enthalten)

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Flugbewegungen	175.026	172.132	186.566	185.981	200.585	213.208	214.759
- davon Interkont	3.708	3.936	4.660	5.481	6.487	7.470	8.010
Fluggäste	14.628.775	14.164.585	15.142.672	15.422.309	16.531.633	17.788.364	18.108.773
- davon Interkont	644.629	625.827	747.692	923.196	1.086.938	1.311.072	1.521.600
Interkont-Destinationen							
USA / Kanada	New York EWR Washington Chicago Orlando Miami Fort Myers Los Angeles Toronto	New York EWR Washington Chicago Orlando Miami Fort Myers Los Angeles Toronto	New York EWR Chicago Orlando Miami Fort Myers Los Angeles Toronto Vancouver	New York EWR New York JFK Chicago Calgary Orlando Miami Fort Myers Los Angeles Toronto Vancouver	New York EWR New York JFK Chicago Atlanta Orlando Miami Fort Myers Los Angeles Toronto Vancouver	New York EWR New York JFK Chicago Atlanta Detroit Miami Fort Myers Los Angeles Toronto Vancouver	New York EWR New York JFK Chicago Atlanta Detroit Miami Fort Myers Los Angeles Toronto Vancouver
Karibik / Mittelamerika	Punta Cana Puerto Plata Santo Domingo Holguin Varadero Cancun Porlamar	Punta Cana Puerto Plata La Romana Santo Domingo Holguin Varadero Cancun Montego Bay	Punta Cana Puerto Plata La Romana Holguin Varadero Cancun Montego Bay	Punta Cana Puerto Plata La Romana Havanna Holguin Varadero Cancun Montego Bay	Punta Cana Puerto Plata La Romana Havanna Natal Varadero Cancun Montego Bay	Punta Cana Puerto Plata La Romana Samana Las Vegas Varadero Cancun Montego Bay	Punta Cana Puerto Plata La Romana Samana Varadero Cancun Montego Bay
Nah- / Mittelost	Dubai Teheran Beirut	Dubai Teheran Beirut	Dubai Teheran Beirut	Dubai Teheran Beirut	Dubai Teheran Beirut Tel Aviv	Dubai Teheran Beirut Tel Aviv	Dubai Teheran Beirut Erbil/Irak
Afrika (außer Mittelmeerrainer)	Accra Mombasa Kapstadt	Accra Mombasa Kapstadt	Accra Mombasa Kapstadt Windhoek	Accra Mombasa Kapstadt Windhoek Sal/Kapverden	Mombasa Kapstadt Windhoek Mauritius Sal/Kapverden	Mombasa Kapstadt Windhoek Mauritius Sal/Kapverden	Mombasa Kapstadt Windhoek Mauritius Sal/Kapverden
Fernost	Bangkok Male Colombo	Bangkok Male Colombo Chongqing	Bangkok Male Colombo Peking Shanghai	Bangkok Male Colombo Peking Shanghai	Bangkok Male Colombo	Bangkok Male	Bangkok Male Peking Shanghai

Flughafen Münster/Osnabrück

Jahr	Bewegungen	Passagiere
2002	46.696	1.486.637
2003	45.949	1.521.342
2004	38.084	1.495.594
2005	41.025	1.548.661
2006	41.549	1.557.965
2007	39.416	1.613.413
2008	40.853	1.576.365

Flughafen Niederrhein

Jahr	2003		2004		2005	
	Pax	FB	Pax	FB	Pax	FB
Summe	207.992	3.359	796.745	11.856	591.744	7.370

Jahr	2006		2007		2008	
	Pax	FB	Pax	FB	Pax	FB
Summe	585.403	8.262	848.852	10.009	1.525.063	16.138

Flughafen Paderborn/Lippstadt

Jahr	Flugbewegungen
2002	60.074
2003	55.410
2004	46.259
2005	47.849
2006	41.000
2007	41.648
2008	38.477

* sofern Differenzen zu vorher genannten Statistiken auftreten, basieren diese auf Mitzählung bzw. Nicht-Mitzählung von Motorseglern und Ultraleichtflugbewegungen.

90. **Wie viele Flugbewegungen bzw. Fluggäste gab es an den Flughäfen Düsseldorf, Köln/Bonn und Münster/Osnabrück im Interkontinentalverkehr in den Jahren 2002, 2003, 2004, 2005, 2006, 2007 und 2008? Welche Flugziele im Interkontinentalverkehr wurden dabei von den Flughäfen Düsseldorf, Köln/Bonn und Münster/Osnabrück jeweils bedient?**

Vorbemerkung wie zur Frage 24

Flughafen Düsseldorf: Siehe Antwort zu Frage 89.

Flughafen Köln/Bonn: Interkontinentalflüge Passage, Basis: Planflüge

	Paxe	Bewegungen
2003	12.832	125
2004	34.113	343
2005	32.266	265
2006	95.322	752
2007	123.636	929
2008	98.237	703

Interkont-Ziele Passage

Flugziel	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Teheran	X	X	X	X	X	X
Newark-Liberty				X	X	X
Rio de Janeiro				X	X	
Almaty		X	X			
Erbil				X		X
Karaganda	X	X				
Kostanay	X	X				
Ust-Kamenogorsk		X				

Flughafen Münster/Osnabrück: In den Bereichen Linie/Touristik gab es keine Interkontinentalflüge; vereinzelt erfolgten Flüge im Bereich Executive Charter.

91. Wie setzte sich im Jahr 2007 bzw. 2008 die Herkunft der Fluggäste an den Flughäfen Dortmund, Düsseldorf, Köln/Bonn, Mönchengladbach, Münster/ Osnabrück, Niederrhein und Paderborn/Lippstadt zusammen (differenziert nach Fluggäste aus Nordrhein-Westfalen, aus der sonstigen Bundesrepublik Deutschland bzw. aus dem benachbarten Ausland)?

Vorbemerkung wie zur Frage 24

Flughafen Dortmund: Hierzu liegen dem Flughafen keine Kenntnisse vor.

Flughafen Düsseldorf: Bei der Herkunft der Fluggäste wurden die Originär-Zusteiger und keine Umsteiger berücksichtigt.

	2007 (in %)	2008 (in %)
NRW	90,08	86,89
übriges Deutschland	5,23	6,02
Holland/Belgien	4,62	6,99
übrige Welt	0,08	0,09

Flughafen Köln/Bonn: Bei der Herkunft der Fluggäste wurden die Originär-Zusteiger und keine Umsteiger berücksichtigt.

NRW	6.645.500	65%
übriges Deutschland	2.214.000	21%
benachb. Ausland¹	538000	5%
sonst. Ausland	941.500	9%

¹ Beinhaltet Niederlande, Belgien, Luxemburg, Dänemark, Frankreich, Schweiz, Österreich, Polen, Tschechien

Flughafen Mönchengladbach: Es fand in dieser Zeit kein Linienflugverkehr statt, zu dem entsprechende Angaben gemacht werden können.

Flughafen Münster/Osnabrück: Bei der Herkunft der Fluggäste wurden die Originär-Zusteiger und keine Umsteiger berücksichtigt.

<u>Herkunft</u>	<u>Anteil</u>
NRW	ca. 50%
BRD	ca. 40%
NL	ca. 10%

Flughafen Niederrhein

Für die am Flughafen Niederrhein startenden Reisenden verteilte sich das Aufkommen

Im Jahr 2008 entsprechend einer Befragung zu ca. 52% aus den Niederlanden, 46% aus Deutschland (98% NRW) und 2% aus Belgien.

Flughafen Paderborn/Lippstadt: Die hier genannten Werte wurden mit Hilfe einer Parkplatzauswertung ermittelt. Sie stellen daher nur Annäherungswerte dar.

Nordrhein Westfalen – 68%

Niedersachsen – 4%

Hessen – 26%

Sonstige – 2%

92. Zu welchem Prozentsatz wird das NRW-Fluggastaufkommen über Flughäfen außerhalb NRW abgewickelt? Welche Flughäfen sind dies zu welchem Anteil?

Der Landesregierung liegen hierzu keine Informationen vor.

93. Welche Ursachen sieht die Landesregierung für die Wahl der Abflughäfen für die Kundinnen und Kunden und welche Schlussfolgerungen zieht sie hieraus für die Flughafenpolitik in NRW?

Untersuchungen zum Reiseverhalten der Flugreisenden haben ergeben, dass zwischen Privatreisen und Geschäftsreisen unterschieden werden muss. Bei Privatreisenden steht der Reisepreis eindeutig im Vordergrund der Reiseüberlegungen. Auch Sicherheitsgesichtspunkte spielen bei Privatreisen eine große Rolle; dies führt dazu, dass Privatreisende dazu neigen, in der Regel inländischen gegenüber ausländischen Luftverkehrsunternehmen den Vorzug zu geben. Wichtigste Kriterien für Geschäftsreisende ist neben der Pünktlichkeit eine

günstige Abflugzeit und die Nähe des Flughafens, durch die eintägige Dienstreisen möglich sind.

Die dezentrale Flughafeninfrastruktur in Nordrhein-Westfalen und der Wettbewerb der Luftverkehrsgesellschaften untereinander bieten die Voraussetzungen, dass der Kundennachfrage weitestgehend Rechnung getragen werden kann.

94. Wie viele Tonnen Luftfracht wurden an den Flughäfen Dortmund, Düsseldorf, Köln/Bonn, Mönchengladbach, Münster/Osnabrück, Niederrhein und Paderborn/Lippstadt in den Jahren 2002, 2003, 2004, 2005, 2006, 2007 und 2008 ein- bzw. ausgeladen?

Vorbemerkung wie zur Frage 24.

Flughafen Dortmund

Jahr	Fracht (t)
2002	289
2003	95
2004	74
2005	83
2006	67
2007	96
2008	32

Flughafen Düsseldorf

Jahr	Luftfracht (t)
2002	45.501
2003	47.377
2004	55.936
2005	56.527
2006	59.313
2007	57.987
2008	69.967

Flughafen Köln/Bonn

Jahr	Luftfracht (t)
2002	501.082
2003	527.363
2004	613.296
2005	650.947
2006	698.273
2007	719.077
2008	586.536

Flughafen Mönchengladbach

Jahr	Luftfracht (t)
2002	289
2003	321
2004	408
2005	72
2006	6
2007	14
2008	3

Flughafen Münster/Osnabrück

Jahr	Luftfracht gesamt (t)	Luftfracht geflogen (t)
2002	10.443	382,4
2003	10.196	97,1
2004	10.894	595,7
2005	11.017	65,6
2006	12.708	146,5
2007	13.915	128
2008	13.616	200,1

Flughafen Niederrhein: Bis 2006 gab es kein Frachtaufkommen.

Fracht in und Out in Tonnen: 2007: 41,221, 2008: 55,845

Flughafen Paderborn/Lippstadt

Luftfracht in t. / Jahr	Ausgeladen	Eingeladen
2002	2,6	48,0
2003	1,6	9,8
2004	2,3	93,6
2005	3,7	14,6
2006	6,5	74,4
2007	46,5	57,7
2008	20,6	48,4

95. **Wie viele Menschen leben jeweils im Umkreis von 60 Kilometer, 100 Kilometer bzw. 150 Kilometer um die Flughäfen Dortmund, Düsseldorf, Köln/ Bonn, Mönchengladbach, Münster/Osnabrück, Niederrhein und Paderborn/Lippstadt?**
96. **Mit welchem NRW-Flughafen bzw. Flughafen in Belgien, der Niederlande oder Hessen (hierbei interessieren insbesondere die existierenden oder geplanten Flughäfen Lüttich, Maastricht, Enschede, Kassel/Calden) gibt es eine Überschneidung des Einzugsbereiches im Umkreis von 60 Kilometer, 100 Kilometer bzw. 150 Kilometer um die Flughäfen Dortmund, Düsseldorf, Köln/Bonn, Mönchengladbach, Münster/Osnabrück, Niederrhein und Paderborn/Lippstadt? (Bitte gesondert für jeden der oben genannten NRW-Flughäfen die Anzahl der Menschen angeben, die in einem Überschneidungsbereich mit einem anderen Flughafen bei einem 60-,100- bzw. 150-Radius leben unter Angabe des anderen Flughafens, mit dem diese Schnittmenge jeweils besteht.)**

In der für die Beantwortung der Großen Anfrage zur Verfügung stehenden Zeit können die erforderlichen umfangreichen statistischen Erhebungen für aktuelle Zahlen betreffend die nachgefragten Einzugsbereiche an den genannten Flughäfen nicht erfolgen.

97. Wie beurteilt die Landesregierung die Dichte der verfügbaren Flughäfen mit Linien-, Pauschalflug- und Charterflugverkehr in NRW?

Die Landesregierung hält die Anzahl der verfügbaren Flughäfen mit Linien-, Pauschalflug- und Charterluftverkehr in Nordrhein-Westfalen zurzeit für ausreichend.

98. Von welcher Entwicklung in den nächsten 5 Jahren, 10 Jahren bzw. 15 Jahren bei den Flugbewegungen, den Fluggästen bzw. des Luftfrachtaufkommens geht die Landesregierung bezogen auf die Summe aller NRW-Flughäfen mit Linien- und Charterverkehr aus? Mit welchen jährlichen durchschnittlichen Zuwachsraten kalkuliert die Landesregierung in diesem Zeitraum?

99. Wie sehen diese Prognosen (nächste 5 Jahre, 10 Jahre, 15 Jahre bezüglich Flugbewegungen, Fluggäste, Luftfracht) jeweils konkret im Hinblick auf die Flughafenstandorte Dortmund, Düsseldorf, Köln/Bonn, Mönchengladbach, Münster/Osnabrück, Niederrhein und Paderborn/Lippstadt aus?

Die Firma Intraplan Consult GmbH hat für die Erstellung des Masterplanes zur Entwicklung der Flughafeninfrastruktur der Initiative Luftverkehr für Deutschland folgende Entwicklung der Passagierzahlen (in Millionen) für die nordrhein-westfälischen Flughäfen prognostiziert:

Jahr	Düsseldorf	Köln/Bonn	Münster/Osnabrück	Dortmund	Paderborn/Lippstadt
2005	15,4	9,4	1,5	1,7	1,3
2020	23,0	19,3	3,6 *)	3,8	1,9

*) Die Flughafen Münster/Osnabrück GmbH prognostiziert für das Jahr 2020 ein Passagieraufkommen von 4,0 Millionen

Das bedeutet für die Flughäfen in Nordrhein-Westfalen eine Steigerung des Passagieraufkommens von 2005 bis 2020 um insgesamt rund 76%.

Die Flugbewegungen (in Tausend) werden von Intraplan wie folgt prognostiziert:

Jahr	Düsseldorf	Köln/Bonn	Münster/Osnabrück	Dortmund	Paderborn/Lippstadt
2005	201	155	41	39	48
2020	232	267	73	65	61

Das Luftfrachtaufkommen wird von Intraplan wie folgt prognostiziert:

Jahr	Düsseldorf	Köln/Bonn
2005	58.000	651.000
2020	70.000	1.190.000

Das Luftfrachtaufkommen auf den Flughäfen Münster/Osnabrück, Dortmund und Paderborn/Lippstadt ist unbedeutend.

Prognosen über Zeiträume von 5, 10, 15 Jahren liegen der Landesregierung nicht vor und können auch in der zur Verfügung stehenden Zeit mit vertretbarem Arbeitsaufwand nicht erstellt werden.

100. Ab welchem Jahr wird beim Zugrundelegen dieser Prognosen die Klimawirkung des Flugverkehrs in NRW (von NRW ausgehender Flugverkehr sowie über NRW fliegender Luftverkehr unter Einbeziehung aller klimaschädigenden Wirkungen, das heißt, mit der äquivalenten Klimarelevanz) größer sein als die Klimawirkung sämtlicher Straßenfahrzeuge in NRW? (Sofern keine Angaben für NRW verfügbar sind, bitte Angaben für die gesamte Bundesrepublik Deutschland machen.)

Die Antwort auf die Frage 100 basiert auf Angaben des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR).

Eine Eingrenzung der beiden Verkehrsarten auf ein Land (Nordrhein-Westfalen oder Deutschland) ist nicht sinnvoll, da beide Verkehrsströme überregional sind und deren Klimawirkungen nur global angemessen erfasst werden können. Umrechnungen auf die internationalen Verkehrsanteile sind stark von den jeweiligen Abgrenzungen national/international abhängig. Da sowohl die globale Luftfahrt als auch der globale Straßenverkehr auf absehbare Zeit voraussichtlich weiter wachsen werden, ist nicht absehbar, ob und wann der Luftverkehr einen größeren Klimaeffekt ausmachen könnte als der Straßenverkehr.

101. Wie beurteilt die Landesregierung NRW die Standorteignung und Entwicklungsperspektive der NRW-Flughäfen im Vergleich zu den Konkurrenzflughäfen in benachbarten Bundesländern und im benachbarten Ausland?

Die Flughäfen in Nordrhein-Westfalen bilden ein dezentrales Flughafensystem mit großen Vorteilen:

- Luftverkehr wird am Ort der Nachfrage abgewickelt.
- Lange Anfahrtswege mit entsprechend hohen Umweltbelastungen werden vermieden.
- Positive wirtschaftliche Auswirkungen auf die Region entstehen durch hochwertige Mobilität des Luftverkehrs als Standortfaktor.
- Non-stop-Verbindungen verbinden die Flughafenstandorte in Nordrhein-Westfalen mit Wirtschafts- und Tourismuszentren im In- und Ausland.
- Der Wettbewerb zwischen den Flughäfen wird intensiviert.

Angesichts dieser Vorteile beurteilt die Landesregierung die Standorteignung und Entwicklungsperspektive der nordrhein-westfälischen Flughäfen als sehr positiv.

102. Hält die Landesregierung die Erwartung, dass der Flughafen Düsseldorf und/oder der Flughafen Köln/Bonn eine Drehkreuz- (Hub-)Funktion ausüben könnte, für eine realistische Planungsgrundlage?

Die Möglichkeiten der Ausübung einer Drehkreuz-(Hub)-Funktion an den Flughäfen Düsseldorf und/oder Köln/Bonn hängt insbesondere ab von der Einschätzung des Potentials für Umsteigeverkehre durch die daran interessierte(n) Luftverkehrsgesellschaft(en). Die Landesregierung ist daran nicht beteiligt.

103. Warum gibt es bis heute kein Luftverkehrs- und kein Gesamtverkehrskonzept der Landesregierung, das über das Konzept „2010“ hinausreicht?

**104. Welche Schritte wurden diesbezüglich unternommen?
Wann ist mit einem über das Jahr 2010 hinausreichenden Konzept verbindlich zu rechnen?**

Die Landesregierung wird zu Beginn der nächsten Legislaturperiode über eine neue Luftverkehrskonzeption und ein neues Gesamtverkehrskonzept zu befinden haben.

2.1. Wirtschaftliche Entwicklung der Flughäfen mit Linien- und Charterverkehr

**105. Wie viele Beschäftigte (bei den Flugplatzunternehmen und auf dem jeweiligen Flughafengelände ansässigen Unternehmen und Dienststellen, differenziert nach versicherungspflichtig Beschäftigte, geringfügig Beschäftigte und Niedriglohneempfänger sowie Leiharbeiter) gibt es derzeit jeweils an den Flughäfen Dortmund, Düsseldorf, Köln/Bonn, Mönchengladbach, Münster/Osnabrück, Niederrhein und Paderborn/ Lippstadt?
Wie hat sich diese Zahl der Beschäftigten in den letzten 10 Jahren (bezogen auf den Flughafen Niederrhein in den letzten 5 Jahren) entwickelt?**

Vorbemerkung wie zur Frage 24

Flughafen Dortmund (Gesamtstandort)

Jahr	Beschäftigte
1998	976
1999	1.115
2000	1.393
2001	1.622
2002	1.583
2003	1.338
2004	1.367
2005	1.528
2006	1.561
2007	1.689
2008	1.616

Zum Status der jeweiligen Beschäftigung liegen keine Erkenntnisse der insgesamt 80 Unternehmen vor.

Flughafen Düsseldorf

Jahr	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2014	2019	2024
Beschäftigte							14.976	15.864	16.556	17.636			
- davon vers.pflichtig													
- davon geringfügig													
- davon Niedriglohn													
- davon Leiharbeiter													
Bruttolohnsumme													

Eine jährliche Erhebung vor 2005 ist seitens des Flughafens nicht erfolgt, wird aber nunmehr jährlich durchgeführt.

Flughafen Köln/Bonn

Jahr	Beschäftigte insgesamt	geringfügig Beschäftigte
1992	6.410	nicht verfügbar
1995	7.516	nicht verfügbar
2001	9.134	nicht verfügbar
2003	10.949	nicht verfügbar
2005	11.929	221
2007	12.460	214

Flughafen Mönchengladbach

Tabelle 1: Arbeitsplätze bei der Flughafengesellschaft Mönchengladbach GmbH.

Tabelle 2: Gesamtarbeitsplatzzahlen am Flughafen MGL; in diesen Zahlen sind die Arbeitsplätze der Flughafengesellschaft Mönchengladbach GmbH enthalten.

Jahr	Vollzeitkräfte	Teilzeitkräfte	Azubis (ab 2006)
1998	26	20	
1999	26	20	
2000	26	20	
2001	27	19	
2002	29	18	
2003	33	13	
2004	33	6	
2005	32	5	
2006	30	4	1
2007	28	5	1
2008	26	6	1

Stand	Vollzeitkräfte	Teilzeitkräfte	Azubis	Gesamtzahl
01.01.1998	255	207		462
01.01.1999	244	201		445
01.01.2000	294	165		459
01.01.2001	310	169		479
01.01.2002	413	171		584
01.01.2003	273	175		448
01.01.2004	272	155		427
01.01.2005	259	124		383
01.01.2006	259	136		395
31.08.2006	227	125	22	374
31.08.2007	269	138	26	433
31.08.2008	219	136	29	384

Flughafen Münster/Osnabrück

Beschäftigte der FMO-Gruppe			
Jahr	MA	gfB	LeihAn
1999	388	18	-
2000	482	43	-
2001	587	50	-
2002	525	16	-
2003	490		-
2004	476		-
2005	505		-
2006	522	2	-
2007	513	2	-
2008	498	-	-

Flughafen Niederrhein

	Januar 2006	Juni 2007	März 2008	Dezember 2008
Arbeitsplätze	269	603	784	1030
Steigerungsrate		Plus 124%	Plus 30%	Plus 31%

Flughafen Paderborn/Lippstadt

Geringfügig Beschäftigte	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Flughafen Unternehmen	107	127	143	151	151	113	87	63	42	33
Ansässige Unternehmen	95	81	75	101	128	114	125	161	208	193

TZ bis 50% d. wöchent-lichen Regelarbeitszeit	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Flughafen Unternehmen	9	9	12	14	21	25	12	40	91	35
Ansässige Unternehmen	36	67	51	72	81	91	83	62	81	77

TZ über 50% der w. RAZ	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Flughafen Unternehmen	62	66	63	74	71	65	69	80	74	124
Ansässige Unternehmen	47	44	53	52	56	54	59	73	69	74

Vollzeit	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Flughafen Unternehmen	133	161	172	168	165	177	190	186	184	174
Ansässige Unternehmen	449	548	602	758	808	896	861	847	932	1013

Gesamt	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Flughafen Unternehmen	311	317	390	407	408	380	358	369	391	366
Ansässige Unternehmen	627	740	781	983	1073	1155	1128	1143	1290	1357

106. Wie hoch war die jeweilige Jahres-Bruttolohnsumme aller Beschäftigten (bei den Flugplatzunternehmen und auf dem jeweiligen Flughafengelände ansässigen Unternehmen und Dienststellen) an den Flughäfen Dortmund, Düsseldorf, Köln/Bonn, Mönchengladbach, Münster/Osnabrück, Niederrhein und Paderborn/Lippstadt in den letzten 5 Jahren?

Die Angaben der Flughäfen zur zukünftigen Höhe der Beschäftigung fallen im Hinblick auf vorhandene Prognosen und Differenzierungen sehr unterschiedlich aus. Es ergibt sich folgendes Bild:

Flughafen Dortmund:

Gemäß der Studie des verkehrswissenschaftlichen Instituts der Universität Münster zur regionalwirtschaftlichen Bedeutung des Flughafens Dortmund betrug die Bruttolohnsumme im Jahr 2005 51.390.445 €. Darüber hinaus liegen dem Land Nordrhein-Westfalen und dem Flughafen hierzu keine Informationen vor.

Flughafen Düsseldorf

Seit dem Jahr 2005 lässt der Flughafen Düsseldorf im Jahresturnus (Stichtag 30. Juni) Erhebungen aller Beschäftigten am Flughafen durch das Institut für Handelsforschung (IfH) an der Universität Köln durchführen. Dabei werden ausschließlich die Anzahl der Firmen sowie die Anzahl der über diese Firmen längerfristig am Flughafen tätigen Mitarbeiter erfasst. Eine weitergehende Erfassung (z.B. nach Wohnort, Art des Beschäftigungsverhältnisses, Lohngruppe etc.) erfolgt nicht.

Flughafen Köln/Bonn

Die hochgerechneten Bruttoeinkommen aus der Arbeitsstättenbefragung betragen für das Jahr 2005 ca. 350 Mio. € und für das Jahr 2007 ca. 370 Mio. €. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass nicht alle Unternehmen diese Frage beantwortet haben. Die Unternehmen, die geantwortet haben, repräsentieren rund 60% aller Mitarbeiter auf dem Flughafengelände. Den Unternehmen, die keine Angabe gemacht haben, wurden airportspezifische Branchendurchschnitte zugeordnet.

Flughafen Mönchengladbach GmbH

Jahr	Euro
2004	1.391.091,47
2005	1.439.571,79
2006	1.534.308,87
2007	1.485.573,62
2008	1.350.277,41

Flughafen Münster/Osnabrück

Jahr	FMO-Gruppe
2004	17.521.173,00 €
2005	18.313.701,00 €
2006	18.691.249,00 €
2007	19.243.055,00 €
2008	19.354.463,00 €

Flughafen Niederrhein

Dem Flughafen liegen hierzu keine Informationen vor.

Flughafen Paderborn/Lippstadt

Jahr	2004	2005	2006	2007	2008
Jahresbruttolohnsumme in € Flughafengesellschaft	7.594.602,95	7.882.153,89	8.061.312,99	7.905.598,01	7.995.231,90
Ansässige Unternehmen	nicht verfügbar	nicht verfügbar	nicht verfügbar	nicht verfügbar	nicht verfügbar

107. Gilt die in der NRW-Luftverkehrskonzeption 2010 zitierte Formel „Eine Millionen Fluggäste pro Jahr = 1.000 Arbeitsplätze“ nach Auffassung der Landesregierung heute noch? Falls ja, wie belegt die Landesregierung diese Auffassung? Falls nein, welche Formel gilt aktuell?

Auf den Flughäfen in Nordrhein-Westfalen wurden im Jahr 2007 insgesamt 34.155.236 Fluggäste abgefertigt. Im gleichen Jahr wurden auf den Flughäfen in Nordrhein-Westfalen insgesamt 32.103 Arbeitsplätze gezählt. Dies bedeutet, dass 2007 auf 1 Million Passagiere in Nordrhein-Westfalen 940 direkte Arbeitsplätze entfielen.

108. Wie viele Beschäftigte (bei den Flugplatzunternehmen und auf dem jeweiligen Flughafengelände ansässigen Unternehmen und Dienststellen, differenziert nach versicherungspflichtig Beschäftigte, geringfügig Beschäftigte und Niedriglohneempfänger sowie Leiharbeiter) werden jeweils die Flughäfen Dortmund, Düsseldorf, Köln/Bonn, Mönchengladbach, Münster/Osnabrück, Niederrhein und Paderborn/Lippstadt nach Auffassung der Landesregierung unter Zugrundelegen der Prognosen in 5, 10 bzw. 15 Jahren haben?

Aufgrund der Angaben der Flughäfen ergibt sich folgendes Bild:

Flughafen Dortmund

Eine Studie zur regionalwirtschaftlichen Bedeutung des Flughafens Dortmund des verkehrswissenschaftlichen Instituts der Universität Münster aus dem Jahr 2006 erwartet für das Jahr 2020 am Standort 2.700 Beschäftigte.

Zum Status der jeweiligen Beschäftigung liegen keine Erkenntnisse vor.

Flughafen Düsseldorf: Prognosewerte für die Gesamtzahl und für den Status der am Flughafen Beschäftigten liegen nicht vor.

Flughafen Köln/Bonn

Nach einer Studie aus Mai 2008, in der der Flughafen als Wirtschafts- und Standortfaktor untersucht wurde, wird prognostiziert, dass im Jahr 2020 insgesamt 20.614 Personen am Flughafen beschäftigt sein werden. Der Anteil der "Geringfügig Beschäftigten" am Köln Bonn Airport liegt zurzeit bei 2%. Im Vergleich zum bundesweiten Durchschnitt fällt damit der Anteil der geringfügig Beschäftigten am Airport sehr niedrig aus. Nach Angaben der Bundesagentur für Arbeit wurden im Jahr 2007 rund 18 Prozent der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in Deutschland ausschließlich geringfügig entlohnt.

Flughafen Mönchengladbach

Bei einem Ausbau zum Business Aviation Airport in 10 Jahren (2020) auf Basis der Tabelle zu Frage 105 geht die Geschäftsführung nahezu von einer Verdopplung der Anzahl der insgesamt am Flugplatz beschäftigten Personen aus.

Flughafen Münster/Osnabrück
Dem Flughafen liegen hierzu keine Kenntnisse vor.

Flughafen Niederrhein
Prognosewerte für die Gesamtzahl und für den Status der am Flughafen Beschäftigten liegen nicht vor.

Flughafen Paderborn/Lippstadt
Dem Flughafen liegen hierzu keine Daten vor.

109. Wie setzen sich die Eigentumsverhältnisse an den Betreibergesellschaften der Flughäfen Dortmund, Düsseldorf, Köln/Bonn, Mönchengladbach, Münster/Osnabrück, Niederrhein und Paderborn/Lippstadt? (Bitte jeweils die jeweiligen prozentualen Anteile der Gesellschafter darstellen).

Nach Angaben der Flughäfen ergibt sich folgendes Bild:

Flughafen Dortmund
Die Flughafen Dortmund GmbH befindet sich zu 26% im Eigentum der Stadt Dortmund und zu 74% im Eigentum der Dortmunder Stadtwerke AG.

Flughafen Düsseldorf
Der Flughafen Düsseldorf GmbH befindet sich zu 50% im Eigentum der Stadt Düsseldorf und zu 50% im Eigentum der Airport Partners GmbH (40% Hochtief AirPort GmbH, 20% Hochtief AirPort Capital KGaA, 40% Aer Rianta PLC)

Flughafen Köln/Bonn
Die Gesellschafter sind Stadt Köln mit 31,12%, der Bund mit 30,94%, das Land NRW mit 30,94%, die Stadt Bonn mit 6,06%, der Rhein-Sieg-Kreis mit 0,59% und der Rheinisch-Bergische-Kreis mit 0,35%.

Flughafen Mönchengladbach
Die Gesellschafter sind die Flughafen Düsseldorf GmbH mit 70,03%, die NVV Niederrheinische Versorgung und Verkehr AG mit 29,96% und die Stadt Willich mit 0,01%.

Flughafen Münster/Osnabrück

Gesellschafter	Anteil
Stadtwerke Münster GmbH	35,0599%
Beteiligungsges. des Kreises Steinfurt mbH	30,2795%
Stadtwerke Osnabrück AG	17,1979%
Grevener Verkehrs GmbH	5,8896%
BEVOS Bet.- u. Vermögensverw.ges. mbH LK OS	5,0773%
Kreis Warendorf	2,4392%
FMO Luftfahrtförderungs GmbH	2,0473%
Kreis Borken	0,4514%
Kreis Coesfeld	0,4514%
Landkreis Grafschaft Bentheim	0,4514%
Landkreis Emsland	0,4514%
IHK Nord Westfalen	0,0677%
IHK Osnabrück Emsland	0,0340%
Handwerkskammer Münster	0,0340%
Handwerkskammer Osnabrück-Emsland	0,0340%
Kamer von Koophandel Veluwe en Twente	0,0340%

Flughafen Niederrhein

An der Flughafen Niederrhein GmbH werden folgende Anteile gehalten:

Privat-Investor	99,93%
Kreis Kleve	0,04%
Gemeinde Weeze	0,03%

Flughafen Paderborn/Lippstadt

Gesellschafter sind die Kreise Paderborn (56,38%), Soest (12,26%), Höxter (3,92%), Gütersloh (7,84%), Lippe (7,84%) und der Hochsauerlandkreis (3,92%) sowie die Industrie- und Handelskammer Ostwestfalen zu Bielefeld (1,57%) und Lippe zu Detmold (0,39%) und die Stadt Bielefeld (5,88). Die Höhe der Beteiligung richtet sich nach der Nähe zum Flughafen, der Bevölkerungsdichte, der Wirtschaftskraft der Kreise und der Inanspruchnahme aus der Region.

110. Mit welchen Verlusten bzw. Gewinnen haben die Flughafengesellschaften der Flughäfen Dortmund, Düsseldorf, Köln/Bonn, Mönchengladbach, Münster/Osnabrück, Niederrhein und Paderborn/Lippstadt in den Jahren 2002, 2003, 2004, 2005, 2006, 2007 und 2008 ihr Geschäftsjahr jeweils abgeschlossen?

Vorbemerkung wie zur Frage 24.

Flughafen Dortmund

Jahresergebnisse der Flughafen Dortmund GmbH (in Tsd. Euro)

2002	-15.670
2003	-18.204
2004	-28.264
2005	-25.865
2006	-21.315
2007	-19.901
2008	liegt bisher nicht vor

Flughafen Düsseldorf

Jahresüberschuss in T€	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Düsseldorf	52.520	1.838	4.350	9.399	19.818	32.511	39.561

Flughafen Köln/Bonn

Jahr	Jahresüberschuss/-defizit In T-Euro
2002	15.948*
2003	4.069
2004	-
2005	3.011
2006	5.020
2007	5.508

*) Sondereffekt Erbbauzins, Auflösung von Rückstellungen

Der Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2008 liegt bislang noch nicht vor.

Flughafen Mönchengladbach

Jahr	Euro
2002	-5.154.110,78
2003	-5.899.251,06
2004	-3.935.385,06
2005	-5.201.448,00
2006	-4.834.614,85
2007	-8.750.896,93
2008	-5.015.763,27

Flughafen Münster/Osnabrück

Jahr	Ergebnis
2002	- 1,5 Mio. €
2003	- 3,0 Mio. €
2004	- 2,6 Mio. €
2005	- 2,1 Mio. €
2006	- 1,6 Mio. €
2007	- 2,8 Mio. €
2008	liegt noch nicht vor

Flughafen Niederrhein

Aufgrund der privaten Gesellschafterstruktur hat der Flughafen keine Angaben zu dem Betriebsergebnis in den Jahren 2003 bis 2006 gemacht. Das Geschäftsjahr 2007 wurde mit einem Gewinn in Höhe von 662.535,68€ abgeschlossen.

Auch für das Geschäftsjahr 2008 wird mit einem Gewinn in ähnlicher Höhe gerechnet.

Flughafen Paderborn/Lippstadt

Jahr	Gewinn in T-Euro
2002	1.703
2003	1.527
2004	1.410
2005	1.358
2006	1.136
2007	1.260
2008	931

111. Durch welche Gesellschafter sind die jährlichen Defizite (soweit vorhanden) zu welchem Prozentsatz zu tragen? (Bitte jeweils getrennt für die Flughäfen Dortmund, Düsseldorf, Köln/Bonn, Mönchengladbach, Münster/Osnabrück, Niederrhein und Paderborn/Lippstadt darstellen.)

Nach Angaben der Flughäfen ergibt sich folgendes Bild:

Flughafen Dortmund: Die Verluste der Flughafen Dortmund GmbH werden zu 100% von der Dortmunder Stadtwerke AG getragen.

Flughafen Düsseldorf: Die Verluste aus den Jahren vor 2002 wurden auf neue Rechnung vorgetragen.

Flughafen Köln/Bonn: Defizite traten nicht auf.

Flughafen Mönchengladbach: Die Flughafen Düsseldorf GmbH hat die jährlichen Defizite übernommen.

Flughafen Münster/Osnabrück: Auflösung von Rücklagen

Flughafen Niederrhein: Entsprechend Gesellschaftervertrag werden jährliche Defizite zu 100 % vom Privat-Investor getragen.

Flughafen Paderborn/Lippstadt: Defizite traten nicht auf.

112. Wie hoch sind diese Flughäfen und bei welchen Gläubigern jeweils verschuldet?

Aufgrund der Angaben der Flughäfen ergibt sich folgendes Bild

Flughafen Dortmund: Die Flughafen Dortmund GmbH hatte Ende 2008 Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten i.H.v. 76,1 Mio. €

Flughafen Düsseldorf: Der Flughafen Düsseldorf hatte zum 31.12.2008 Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten i.H.v. 475,6 Mio. €

Flughafen Köln/Bonn: Die Höhe der Gesamtverbindlichkeiten betrug zum 31.12.2007 306 Mio. €, davon 257 Mio. € gegenüber Kreditinstituten, 29 Mio. € gegenüber Gesellschaftern, 14 Mio. € aus Lieferungen und Leistungen, 6 Mio. € aus sonstigen Verbindlichkeiten.

Flughafen Mönchengladbach: Die Höhe der Gesamtverbindlichkeiten betrug zum 31.12.2008 11,7 Mio. €, davon 5,37 Mio. € gegenüber Kreditinstituten und 6,33 Mio. € gegenüber Gesellschaftern.

Flughafen Münster/Osnabrück: Die Verbindlichkeiten bestehen gegenüber Kreditinstituten. Nähere Angaben sind nicht gemacht worden.

Flughafen Niederrhein: Daten zu einzelnen Gläubigern sind vertraulich.

Flughafen Paderborn/Lippstadt: Die Höhe der Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten beträgt 9,5 Mio. €, gegenüber Gesellschaftern 0,7 Mio. €.

113. Welche Sicherungen haben die Gewährträger und Gesellschafter zur Sicherung der Schuldenlast dieser Flughäfen jeweils gegeben?

Aufgrund der Angaben der Flughäfen ergibt sich folgendes Bild

Flughafen Dortmund: Für Fremdverbindlichkeiten i.H.v. 43,2 Mio. € bestehen Bürgschaften der Gesellschafter.

Flughafen Düsseldorf: Die Gewährträger und Gesellschafter haben keine Sicherungen gegeben.

Flughafen Köln/Bonn: Die Gesellschafter haben keine Sicherungen gegeben.

Flughafen Mönchengladbach: Die Flughafen Düsseldorf GmbH (Organschaftserklärung), die Stadtwerke Mönchengladbach GmbH (Patronatserklärung) und die Stadt Mönchengladbach (Ausfallbürgschaft) haben Sicherungen abgegeben.

Flughafen Münster/Osnabrück: Ein Teil der Darlehn ist über Bürgschaften verschiedener Gesellschafter abgesichert.

Flughafen Niederrhein: Die öffentliche Hand hat keine Sicherheiten erteilt.

Flughafen Paderborn/Lippstadt: Es gibt keine Sicherheitsleistungen.

114. Welche Billigfluggesellschaften (Low Cost Carrier) haben im Jahr 2008 im welchem Umfang nordrhein-westfälische Flughäfen bedient? (Bitte Anzahl und Flugzeugtyp der am jeweiligen Flughafen stationierten Flugzeuge je Low Cost Carrier bzw. Zahl der angebotenen Starts pro Woche benennen.)

Vorbemerkung wie zur Frage 24.

Flughafen Köln/Bonn

LCC-Angebot			
Hauptsächlich genutztes Fluggerät Low Cost Carrier 2008			
Airline	Flugzeugtyp	Starts	Ø Starts/ Woche
germanwings	Airbus A319-100	16.688	
	sonstige	284	
		16.972	325
TUifly	Boeing 737-700	4.242	
	Boeing 737-800	3.007	
	Boeing 737 - 300	790	
	sonstige	77	
		8.116	155
Air Berlin	Boeing 737 - 300	1.574	
	Boeing 737-700	1.511	
	Boeing 737-800	1.243	
	Airbus 320 - 200	502	
	Fokker 100	354	
	sonstige	113	
		5.297	101
InterSky	Dash 8 DHC 8-100 de Havilland	389	
	Dash 8 DHC 8-300 de Havilland	223	
	Dash 8 DHC 8-200 de Havilland	111	
	sonstige	1	
		724	14
Wizz Air	Airbus 320 - 200	386	7
easyJet	Airbus A319-100	374	
	sonstige	2	
		376	7
Blue Air	Boeing 737 - 300	106	
	Boeing 737 - 400	54	
	sonstige	8	
		168	3

Flughafen Düsseldorf

Sommerflugplan 2008 Low Cost Airlines	Anzahl in DUS stat. Flugzeuge	Starts pro Woche
Aer Lingus	0	13
Air Baltic	0	7
Air Berlin (nur Euro-Shuttle*) - davon A320 - davon Fokker 100 - davon B737	10 5 2 3	365
flybe	0	42
Jet2.com	0	6
Norwegian	0	6
TUIfly **)	1	16

*) Air Berlin-Flüge nach Berlin, Hamburg, München, Stuttgart, Nürnberg, Dresden, Westerland London, Paris, Nizza, Zürich, Wien, Mailand, Rom, Moskau, Kopenhagen, Helsinki, Barcelona Palma, Alicante, Malaga
Für die Jahre 2004-2007 auch LTU-Flüge nach Lissabon, Madrid, Athen, Saloniki, Istanbul, Palma, Alicante und Malaga sowie alle Flüge der dba und der Germania Express (gexx)
**) TUIfly-Flüge nach Palma, Catania, Agadir

Flughafen Münster/Osnabrück

Der Umfang bzw. die Anzahl der Starts sind nicht direkt ermittelbar, da LC-Verkehre insbesondere beim Carrier AirBerlin mit sonstigen Verkehren vermischt sind (vgl. LC-Monitor). AirBerlin hat 5 Luftfahrzeuge vom Typ B737-800 am FMO stationiert.

Flughafen Dortmund

Airline	Typ	Anzahl stat. A/C	Starts pro Woche
easyJet	319	3	59
WizzAir	320	0	37
germanwings	319	2	43
Air Berlin (nur PMI)	738	1	15
sterling.dk	735	0	8 (nur bis Mai)

Flughafen Niederrhein

Jan. 2008 – Okt. 2008	4 stationierte Flugzeuge von Ryanair/Typ B 737-800
Nov. 2008 – Dez. 2008	6 stationierte Flugzeuge von Ryanair/Typ B 737-800

Angebotene Starts pro Woche

Jan. 2008 – Mrz. 2008	94
Apr. 2008 – Okt. 2008	99
Nov. 2008 – Dez. 2008	144

115. Wie hat sich der Marktanteil der Billigfluggesellschaften beim Passagierflug an den jeweiligen nordrhein-westfälischen Flughäfen mit Low Cost Carrier-Angeboten jeweils in den letzten fünf Jahren entwickelt?

Vorbemerkung wie zur Frage 24.

Flughafen Köln/Bonn

Marktanteil Low Cost			
Basis:geplante Flüge (ohne Kleinflieger, nichtgewerbliche, Ausweich etc.)			
Jahr	Paxe	LC Paxe	Marktanteil
2004	8.161.851	5.003.052	61%
2005	9.260.906	6.158.000	66%
2006	9.658.066	6.694.135	69%
2007	10.286.069	7.277.637	71%
2008	10.166.415	7.227.216	71%

Flughafen Düsseldorf

Jahr	2004	2005	2006	2007	2008
Fluggäste DUS gesamt	15.134.726	15.415.016	16.526.127	17.788.982	18.109.177
- davon Low Cost (s.o.)	2.109.848	2.455.895	3.095.903	4.499.086	4.765.367
Marktanteil in % (Fluggäste)	13,9%	15,9%	18,7%	25,3%	26,3%

Flughafen Münster/Osnabrück

Jahr	Anteil LCC-Verkehr
2004	nicht bekannt
2005	16,7 %
2006	25,4 %
2007	32,3 %
2008	34,7 %

Flughafen Dortmund

Anteil LCC (inkl. Air Berlin) am Gesamtverkehr (Passagiere) in %

Jahr	Passagiere in %
2004	46
2005	70
2006	78
2007	82
2008	86

Flughafen Niederrhein: Marktanteil Ryanair

2005	96,70 %
2006	98,10 %
2007	98,30 %
2008	98,10 %

116. Wie beurteilt die Landesregierung die Entwicklung des Low Cost-Bereiches an den nordrhein-westfälischen Flughäfen? Geht die Landesregierung von einer weiteren Steigerung des Low-Cost-Segmentes aus? Welche Low Cost Carrier werden künftig nach Ansicht der Landesregierung eine stärkere oder schwächere Rolle in NRW spielen?

Seit etwa sechs Jahren bedienen Fluggesellschaften mit Niedrigpreis – Konzepten zunehmend den Luftverkehrsmarkt in Nordrhein-Westfalen. Im Fokus dieser Geschäftsmodelle steht vor allem die reine Transportleistung. Mit dem Eintritt dieser sogenannten Low-Cost-Carrier in den Luftverkehrsmarkt hat sich die Bedienungssituation deutlich verändert. Die auf strenge Kostenreduzierung bedachten Luftverkehrsgesellschaften bieten ihre Dienste vor allem als Direktverbindungen zwischen europäischen Flughäfen unterhalb der Größe von Hub-Flughäfen an. Dies bietet für Wirtschaft und Bevölkerung der bedienten Regionen erhebliche Vorteile:

- Die wirtschaftliche Entwicklung und die Wettbewerbsfähigkeit der Regionen werden gestärkt.
- Geschäftsreisenden erhalten die Möglichkeit, innerhalb eines Reisetages die wirtschaftlichen, politischen und wissenschaftlichen Zentren in Europa zu besuchen.
- Die Hub-Flughäfen werden entlastet.

Die Landesregierung verkennt hierbei nicht die wirtschaftlichen Risiken, die sich für die Träger der Flughafengesellschaften aus dem Low-Cost-Geschäftsmodell ergeben können.

Ob sich das Low-Cost-Segment am Markt weiter durchsetzen wird, kann angesichts der gegenwärtigen weltweiten wirtschaftlichen Lage zum jetzigen Zeitpunkt nicht vorhergesagt werden. Ebenso kann nicht vorhergesagt werden, welche Low-Cost-Carrier angesichts des verschärften Wettbewerbs künftig in Nordrhein-Westfalen eine stärkere oder schwächere Rolle spielen werden.

117. Wie steht die Landesregierung zu der Forderung nach einem bundesweit einheitlichen Mindestbetrag für die Start- und Landeentgelte als Schutzfunktion vor überzogenen Forderungen einzelner Airlines?

Die vom Flughafenbetreiber erhobenen Entgelte für das Starten, Landen und Abstellen von Luftfahrzeugen auf dem Flughafen werden auf privatrechtlicher Grundlage erhoben. Der Flughafen als privater Unternehmer ermittelt die Höhe der Entgelte unter Anwendung betriebswirtschaftlicher Kalkulationsmethoden und im Hinblick auf seine spezifischen Verkehrsstrukturen. Er ist sich dabei bewusst, dass er sich als Marktteilnehmer im Wettbewerb befindet. Vor diesem Hintergrund sieht die Landesregierung keinen Raum, dirigistisch in den Prozess der Preisfindung einzugreifen und einen bundesweit einheitlichen Mindestbetrag für Start- und Landeentgelte zu fordern.

- 118. Nach Angaben der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen decken an vielen deutschen Flughäfen derzeit die von den Fluggesellschaften als Nutzer bezahlten Entgelte nicht die tatsächlichen Kosten der Flughafeninfrastruktur. Welche nordrhein-westfälischen Flughäfen sind der Landesregierung bekannt, auf die diese Aussage zutrifft? (Bitte den prozentualen Anteil der fehlenden Deckung der tatsächlichen Kosten der Flughafeninfrastruktur konkret benennen.)**

Die von den Fluggesellschaften als Nutzer gezahlten Entgelte dienen lediglich der Finanzierung der Anlagen für „das Starten, Landen und Abstellen von Luftfahrzeugen sowie für die Benutzung von Fluggasteinrichtungen“ (§ 43 LuftVZO). Es handelt sich damit nur um Teilerlöse, die für die Kostendeckung der gesamten Flughafeninfrastruktur unter Vernachlässigung der Erträge des Non-Aviation-Bereiches nicht ausreichen können. Das gilt für alle Flughäfen, auch in Nordrhein-Westfalen. Entsprechende quantitative Relationen sind der Landesregierung nicht bekannt.

- 119. Wie hoch sind die von den Fluggesellschaften zu entrichtenden Sicherheitsgebühren je Fluggast an den Flughäfen Dortmund, Düsseldorf, Köln/ Bonn, Mönchengladbach, Münster/Osnabrück, Niederrhein und Paderborn/Lippstadt?**

Die Luftsicherheitsgebühren pro Passagier und Flug betragen vom 1. November 2008 bis 31. Oktober 2009 an den Flughäfen:

- | | |
|-------------------------|------------|
| • Dortmund | 5,41 Euro |
| • Düsseldorf | 3,99 Euro |
| • Köln/Bonn | 4,19 Euro |
| • Mönchengladbach | 10,00 Euro |
| • Münster/Osnabrück | 6,87 Euro |
| • Niederrhein | 3,48 Euro |
| • Paderborn / Lippstadt | 6,45 Euro |

- 120. Prüft die Landesregierung, ob es sich bei den Differenzen der Sicherheitsgebühren zwischen den verschiedenen Flughafenstandorten (etwa den vergleichsweise geringen Gebühren am Flughafen Niederrhein) um verdeckte finanzielle Zugeständnisse an die Fluggesellschaften handelt? (Insbesondere in den Fällen, bei denen die Gebühren reduziert wurden.)**

Rechtsgrundlage für die Erhebung der Luftsicherheitsgebühr bildet § 17 Abs. 2 des Luftsicherheitsgesetzes in Verbindung mit der Luftsicherheitsgebührenverordnung des Bundes vom 23. Mai 2007. Danach werden vom Land für Kosten von Amtshandlungen, insbesondere die Durchsuchung von Fluggästen und mitgeführten Gegenständen sowie deren Reisegepäck, Luftsicherheitsgebühren erhoben, die den mit den Amtshandlungen verbundenen Personal- und Sachaufwand decken.

Grundlage für die Berechnung sind demnach die oben erwähnten Kosten, gerechnet pro Flug und Fluggast. Da im Zeitpunkt der Berechnung die zukünftige Gebühr mit Prognosewerten berechnet werden muss, erfolgt eine Korrektur der Gebühr, wenn die prognostizierten Werte im Laufe der Zeit doch erheblich von den Ist-Werten nach oben oder nach unten abweichen. Das kann insbesondere dann der Fall sein, wenn z. B. bei kleineren Flughäfen eine Linie wegfällt oder hinzukommt, was bei der Annahme der Prognose noch nicht bekannt war.

Verdeckte finanzielle Zugeständnisse liegen bei einer Korrektur der Gebühren in keinem Fall vor.

2.2. Subventionierung der NRW-Flughäfen mit Linien- und Charterverkehr

Der auf Konkurrenz und Wachstum ausgerichtete Flugverkehr kann nur durch eine abgestimmte und arbeitsteilige staatliche Rahmenpolitik zu größerer Umweltverträglichkeit bewegt werden. Einem Abbau von Subventionen kommt dabei besondere Bedeutung zu.

121. Welche Subventionen zum Bau und Betrieb sind in den vergangenen dreißig Jahren in die Flughäfen Dortmund, Düsseldorf, Köln/Bonn, Mönchengladbach, Münster/Osnabrück, Niederrhein und Paderborn/Lippstadt geflossen, aufgeschlüsselt nach EG-, Bundes- und Landesmitteln, einschließlich Mitteln aus Sonderfonds wie ERP, Sonderabschreibungen und Steuervergünstigungen?

In der für die Beantwortung der Großen Anfrage zur Verfügung stehenden Zeit und aufgrund der zu beachtenden (haushaltsrechtlichen) Zuständigkeiten von Europäischer Gemeinschaft, Bund, Land und Gemeinden kann die Landesregierung nur Zuwendungen aus Landesmitteln für bauliche Infrastrukturmaßnahmen, d.h. Ausbau und Erneuerung des Anlagenbestandes, an den aufgeführten Flughäfen innerhalb der letzten 30 Jahre angeben (in €) :

Flughafen Dortmund	28.878.278,00
Flughafen Düsseldorf	-- , --
Flughafen Köln/Bonn	3.619.950,00
Flughafen Mönchengladbach	7.550.000,00
Flughafen Münster/Osnabrück	53.958.063,00
Flughafen Weeze (Niederrhein)	3.761.000,00
Flughafen Paderborn/Lippstadt	17.211.957,00

Von den aufgeführten Landesmitteln in Höhe von 114.979.248,00 € wurden insgesamt 110.426.049,00 € (rund 96%) bis Mitte des Jahres 2005 bewilligt und verausgabt.

122. Welche Gründe können aus Sicht der Landesregierung eine Subventionierung des Flughafenausbaus und des Flugverkehrs rechtfertigen?

Zuwendungen wurden gemäß der Richtlinien über die Gewährung von Zuwendungen für Ausbau- und Erneuerungsmaßnahmen auf Flugplätzen- zuletzt geändert durch RdErl. d. Ministeriums für Verkehr, Energie und Landesplanung v. 25.11.2002 VA5 – 10 - 60/195 realisiert.

Baumaßnahmen waren damit nur förderungsfähig, wenn sie aus Gründen verkehrspolitischer Bedeutung, regionalpolitischer Bedeutung, Bedeutung für den Umweltschutz, Bedeutung für die Flugsicherheit, Bedeutung für die Luftsicherheit, Bedeutung für den Segelflug nach Art und Umfang für den auf dem Flugplatz vorhandenen oder zu erwartenden Flugbetrieb erforderlich waren (Ziffer 4 der Richtlinie).

123. *Wie beurteilt die Landesregierung dauerhafte Beihilfen durch die öffentliche Hand für den Ausgleich von Verlusten aus dem operativen Geschäft, wie sie in den letzten Jahren regelmäßig an den Flughäfen Dortmund, Mönchengladbach und Niederrhein erfolgt sind?*

Die Frage unterstellt bzw. behauptet ohne weitere Angaben pauschal eine Gewährung von dauerhaften „Beihilfen“ für die genannten Flughäfen.

Um jedoch von staatlichen Beihilfen im Sinne des Art. 87 Abs. 1 EG-Vertrag sprechen zu können, bedarf es u.a. der unzulässigen Vorteilsgewährung an bestimmte Unternehmen durch die öffentliche Hand.

Sollte dies angesichts des komplexen Tatbestandes des Art. 87 Abs. 1 EG-Vertrag und der differenzierenden Rechtsprechung der europäischen Gerichte (z.B. Rs. „Altmark Trans“) bzw. der Entscheidungspraxis der Europäischen Kommission („Privatinvestorvergleich“) zum Ausschluss bzw. zum Vorliegen einer „Beihilfe“ der Fall sein, wären entsprechende Ausgleichsmaßnahmen gemeinschaftsrechtlich zu rechtfertigen.

124. *Wie steht die Landesregierung zur Forderung der Industrie- und Handelskammern in NRW, dass alle nordrhein-westfälischen Flughäfen verpflichtet werden sollten, die direkt und indirekt erhaltenen Finanzmittel von der öffentlichen Hand zu veröffentlichen?*

Prüfung und Veröffentlichung des Jahresabschlusses und des Lageberichts für das Geschäftsjahr erfolgt für die Flughafengesellschaften im Rahmen der gesetzlichen Verpflichtungen.

125. *Im Entwurf eines Flughafenkonzeptes der Bundesregierung vom Juni 2008 werden die Bundesländer aufgefordert, die Einhaltung des EG-Beihilferechtes in ihrem Zuständigkeitsbereich sorgfältig zu überwachen und eventuellen Fehlentwicklungen entgegen zu wirken. So sollen die Länder verstärkt auf eine Umsetzung der von der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) empfohlenen Grundsätze (Kostenbezug, Transparenz und Nichtdiskriminierung) im Rahmen der Entgelterhebung und Vertragsgestaltung sowie auf die Einhaltung der Beihilfe-Leitlinien der EU achten.*

In welcher Form überwacht die Landesregierung die oben genannten Grundsätze und Beihilfe-Leitlinien? In welchen Fällen hat die Landesregierung eine Überprüfung dieser Leitlinien an NRW-Flugplätzen durch die EU-Kommission seit Mitte 2005 selbständig eingeleitet?

In welchen Fällen wurde die Landesregierung seit Mitte 2005 zu Stellungnahmen seitens der EU-Kommission im Rahmen beihilfe-rechtlicher Überprüfungen an NRW-Flugplätzen aufgefordert?

Zu welchen Ergebnissen sind diese beihilferechtlichen Überprüfungen jeweils gekommen?

Das EG-Beihilferecht bindet unmittelbar sowohl den Bund als auch die Länder und Kommunen sowie ihre Untergliederungen. Das Durchführungsverbot für (nicht genehmigte) Beihilfen im Sinne des Art. 87 Abs. 1 EG-Vertrag ist somit schon per se von allen öffentlichen Akteuren des Luftverkehrs – auch von „öffentlich betriebenen“ Flughäfen – in eigener Verantwortung zu beachten.

Die Landesregierung notifiziert eigene Fördervorhaben für Flugplätze mit Landesmitteln gemäß ihrer Verpflichtung aus Art. 88 Abs. 3 EG-Vertrag bei der Europäischen Kommission, wenn die jeweilige Maßnahme eine staatliche Beihilfe im Sinne des Art. 87 Abs. 1 EG-Vertrag darstellt.

Die zuständigen Luftfahrtbehörden des Landes achten bei der Genehmigung von Entgeltordnungen gemäß § 43a LuftVZO auf die empfohlenen Grundsätze der ICAO. Sofern im Einzelfalle ersichtlich und erforderlich, weist die Landesregierung auf eine EG-beihilferechtliche Relevanz hin.

Die Bundesregierung hat auf Veranlassung der Landesregierung den beabsichtigten Landeszuschuss für den Ausbau des Flughafens Münster/Osnabrück in Höhe von 11. Mio. € bei der Europäischen Kommission am 16. Januar 2008 angemeldet. Die Kommission hat am 25. Februar 2009 entschieden, dass diese Maßnahme mit dem gemeinsamen Binnenmarkt vereinbar ist.

Seit Mitte des Jahres 2005 hat die Kommission im Rahmen ihrer Beihilfenaufsicht um Auskünfte zu den Flugplätzen Dortmund, Weeze, Essen/Mülheim und Stadtlohn/Vreden gebeten. Die Kommission hat zur näheren Untersuchung vermuteter staatlicher Beihilfen ein Hauptprüfverfahren betreffend den Flughafen Dortmund eingeleitet.

126. In welcher Höhe belaufen sich die indirekten Subventionen des Flugverkehrs durch den Verzicht auf die Erhebung einer Mineralölsteuer, wie sie im Straßenverkehr üblich ist, pro Jahr (bezogen auf den Flugverkehr, der von oder nach NRW-Flughäfen stattfindet)?

Falls keine Angaben bzgl. des auf NRW bezogenen Flugverkehrs möglich sind: Welche Steuereinnahmen gehen der Bundesrepublik Deutschland durch den Verzicht auf eine Kerosinsteuer verloren (im Falle einer Besteuerung sowohl der Inlandsflüge als auch der von Deutschland ausgehenden Auslandsflüge bei einem Steuersatz wie er im Straßenverkehr üblich ist)?

Die Energiesteuerbefreiung für Energieerzeugnisse (Kerosin und Flugbenzin), die im Luftverkehr (ausgenommen die private nicht gewerbliche Luftfahrt) verwendet werden, ist Gegenstand einer Vielzahl von Luftverkehrsabkommen. Auf EU-Ebene ist sie in Artikel 14 Abs. 1 der Energiesteuerrichtlinie (RL 2003/96/ EG) geregelt; danach dürfen internationale und innergemeinschaftliche Flüge nicht mit einer Energiesteuer belegt werden.

Artikel 14 Abs. 2 der Energiesteuerrichtlinie stellt den Mitgliedstaaten seit dem 1. Januar 2004 frei, reine Inlandsflüge einer Energiebesteuerung zu unterwerfen. Dasselbe gilt für innergemeinschaftliche Flüge, wenn die betroffenen Mitgliedstaaten entsprechende bilaterale Verträge miteinander geschlossen haben. Bisher wurden solche bilateralen Verträge nicht geschlossen.

Im 21. Subventionsbericht der Bundesregierung, den das Bundeskabinett am 15. August 2007 verabschiedet hat, wird daher nur die Energiesteuerbefreiung des innerdeutschen Luftverkehrs als Subventionstatbestand genannt. Das Subventionsvolumen beträgt rd. 400 Mio. Euro.

Davon unabhängig wird in einer Veröffentlichung des Bundesumweltministeriums auf der Grundlage einer vereinfachten Abschätzung ohne Zugrundelegung einer Besteuerungskonzeption für die Energiesteuerbefreiung beim Kerosin ein Volumen von rund 7 Mrd. € genannt.

Auf den Luftverkehr in Nordrhein–Westfalen bezogen liegen keine Daten vor.

127. Um wie viel würde sich das Fliegen verteuern, wenn eine Mineralölsteuer auf den Flugtreibstoff auf den im Straßenverkehr üblichen Anteil erhoben würde?

Die Auswirkungen einer Energiebesteuerung für die Flugpreise lassen sich ohne Angaben zur Höhe des Steuersatzes und zur konkreten Ausgestaltung des Besteuerungsverfahrens nicht abschätzen. Es ist allerdings davon auszugehen, dass sich die Flugpreise von ausländischen Luftverkehrsgesellschaften, die in Deutschland nicht tanken und an ihren Heimatflughäfen keiner Energiebesteuerung unterliegen, durch die Einführung einer Energiebesteuerung in Deutschland nicht verändern würden.

128. Unterstützt die Landesregierung die Forderung nach einer EU-weiten Besteuerung von Flugzeugtreibstoffen?

129. Unterstützt die Landesregierung die Forderung nach einer schrittweisen Einführung einer Kerosinsteuer im Verbund mit anderen großen europäischen Nachbarstaaten (vor allem mit großen Drehkreuzen) mittels bilateraler Verträge?

Die EU-Kommission hat die wirtschaftlichen Auswirkungen eines Wegfalls der Energiesteuerbefreiung innerhalb der Europäischen Union gutachtlich untersuchen lassen. Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass eine Beschränkung der Besteuerung auf die Fluggesellschaften der Gemeinschaft deren Wettbewerbsposition im Weltluftverkehr erheblich schaden würde. Deshalb vertritt die Kommission die Auffassung, die Energiesteuer erst dann zu erheben, wenn die internationale Rechtslage eine Besteuerung von Luftfahrtunternehmen auch aus Drittstaaten erlaubt. Die Kommission hat daher vorgeschlagen, dass die Mitgliedstaaten im Rahmen der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) verstärkt auf die generelle Einführung der Besteuerung von Flugkraftstoff hinarbeiten.

Die Bundesregierung äußerte im Dezember 2008, dass sowohl die Besteuerung von Inlandsflügen als auch die Besteuerung von innereuropäischen Flügen für die Luftfahrtunternehmen der beteiligten EU-Mitgliedstaaten erhebliche Wettbewerbsnachteile bedeutet, weshalb die Einführung einer Energiebesteuerung unter den gegebenen Bedingungen grundsätzlich nur weltweit zu realisieren ist.

130. In welcher Höhe belaufen sich die indirekten Subventionen des Flugverkehrs durch den Verzicht auf die Erhebung einer Mehrwertsteuer für Auslandsflüge, wie sie bei Auslandsfahrten von Bussen und Bahnen üblich ist, pro Jahr (bezogen auf den Flugverkehr, der von oder nach NRW-Flughäfen stattfindet)?

Hierzu liegen keine Angaben vor.

131. Unterstützt die Landesregierung die Forderung, auch auf Auslandsflüge eine Mehrwertsteuer zu erheben?

Der grenzüberschreitende Luftverkehr unterliegt bisher in keinem EU-Mitgliedstaat einer Umsatz- bzw. Mehrwertbesteuerung. Es besteht vielmehr eine Befreiung auf der Basis der Gegenseitigkeit, um Wettbewerbsverzerrungen durch unterschiedliche Steuersätze und Erhebungsverfahren zu vermeiden. Dies ist auch die Politik der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation der UNO (ICAO) und Grundsatz der weltweiten internationalen Luftfahrtpolitik.

Im Koalitionsvertrag von CDU, CSU und SPD vom 11. November 2005 wird die Weiterentwicklung der Wettbewerbsfähigkeit des Luftverkehrsstandortes Deutschland ausdrücklich als Aufgabe der Bundesregierung genannt. Vor diesem Hintergrund ist ein Alleingang Deutschlands bei der Einführung einer Umsatz- bzw. Mehrwertbesteuerung im grenzüberschreitenden Luftverkehr nicht zu erwarten.

3. Entwicklung der NRW-Flughäfen ohne Linien- und Charterverkehr sowie der Schwerpunkt-Landeplätze

132. Wie viele Flugbewegungen bzw. Fluggäste gab es insgesamt an den Flughäfen Essen/Mülheim und Siegerland und den Verkehrslandeplätzen Aachen-Merzbrück, Arnsberg, Bielefeld-Windelsbleiche, Bonn-Hangelar, Dinslaken-Schwarze Heide, Marl-Loemühle, Meschede-Schüren, Münster-Telgte, Porta Westfalica und Stadtlohn-Wenningfeld in den Jahren 2002, 2003, 2004, 2005, 2006, 2007 und 2008?

Vorbemerkung wie zur Frage 24

Flughafen Essen/Mülheim

Am Flughafen Essen/Mülheim findet kein Linien- und Touristik- / Charterverkehr statt. Die Angaben beziehen sich daher auf die Allgemeine Luftfahrt:

Jahr	Flugbewegungen	Fluggäste
2002	57.358	47.664
2003	45.549	43.136
2004	35.310	37.266
2005	39.565	43.283
2006	36.121	33.414
2007	46.019	32.754
2008	48.941	32.269

Flughafen Siegerland

Jahr	Flugbewegungen	Fluggäste*)
2002	41.981	36.095
2003	46.616	36.898
2004	38.905	32.251
2005	35.897	33.821
2006	36.186	32.085
2007	36.272	33.543
2008	36.461	29.682

*) Laut Statistischem Bundesamt werden bei übrigen gewerblichen Flügen und Schulflügen keine Ein-/Aussteiger gezählt

Aachen-Merzbrück

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Anzahl der Flugbewegungen	49.696	50.468	49.318	42.132	41.110	43.928	41.662
Gewerbliche Fluggäste	5.258	5.874	5.944	5.756	5.515	6.055	6.331

Arnsberg: Die Zahl der Fluggäste wird nicht erfasst.

Jahr	Flugbewegungen
2002	6.274
2003	8.096
2004	6.148
2005	7.054
2006	9.010
2007	10.021
2008	8.988

Bielefeld

Aufgrund der Angaben des Statistischen Bundesamtes ergibt sich folgendes Bild:

	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Anzahl der Flugbewegungen	12.457	11.967	10.717	9.182	9.287	9.844
Anzahl der Einsteiger	3.037	3.716	3.651	2.940	k. A.	k.A.

Entsprechende Daten für das Jahr 2008 liegen dem stat. Bundesamt noch nicht vor.

Bonn-Hangelar: Flugbewegungen insgesamt

Jahr	Flugbewegungen
2002	95.958
2003	86.966
2004	67.512
2005	72.388
2006	69.276
2007	71.100
2008	67.482

Passagierzahlen werden statistisch nicht erfasst.

Dinslaken - Schwarze Heide: Keine Angaben

Marl-Loemühle

Aufgrund der Angaben des Statistischen Bundesamtes ergibt sich folgendes Bild:

	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Anzahl der Flugbewegungen	10.601	12.623	11.037	9.976	k. A.	11.190
Anzahl der Einsteiger	3.842	4.261	3.804	3.410	k. A.	2.335

Entsprechende Daten für das Jahr 2008 liegen dem Statistischen Bundesamt noch nicht vor.

Meschede-Schüren

Jahr	Flugbewegungen
2002	9.556
2003	10.936
2004	7.759
2005	9.406
2006	6.337
2007	6.574
2008	6.327

Die Anzahl der Fluggäste beläuft sich schätzungsweise auf einen maximalen Wert aus Flugbewegungen mal zwei Fluggäste.

Münster-Telgte

Jahr	Flugbewegungen
2002	29.982
2003	33.118
2004	22942
2005	27.422
2006	29.060
2007	29.716
2008	31.190

Fluggäste werden statistisch nicht erfasst.

Porta Westfalica: Aufgrund der Angaben des Statistischen Bundesamtes ergibt sich folgendes Bild:

	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Anzahl der Flugbewegungen	11.322	13.872	12.586	12.259	11.492	12.861
Anzahl der Einsteiger	11	9	17	25	10	23

Entsprechende Daten für das Jahr 2008 liegen dem stat. Bundesamt noch nicht vor.

Stadtlohn

Jahr	Flugbewegungen
2002	52.082
2003	55.774
2004	54.104
2005	55.746
2006	39.588
2007	38.814
2008	34.322

Fluggäste werden statistisch nicht erfasst.

133. Wie viele Flugbewegungen von Flugzeugen, die unter die Bestimmungen nach den JAR-OPS 1-Bestimmungen (sog. Taxiluftverkehr) fallen, gab es an den Flughäfen Essen/Mülheim und Siegerland und den Verkehrslandeplätzen Aachen-Merzbrück, Arnsberg, Bielefeld-Windelsbleiche, Bonn-Handlar, Dinslaken-Schwarze Heide, Marl-Loemühle, Meschede-Schüren, Münster-Telgte, Porta Westfalica und Stadtlohn-Wenningfeld in den Jahren 2002, 2003, 2004, 2005, 2006, 2007 und 2008?

Vorbemerkung wie zur Frage 24:

Flughafen Essen/Mülheim:

Flugbewegungen von Luftfahrzeugen nach JAR-OPS 1-Bestimmungen (Taxi-Verkehr unter 5,7 T MTOW):

Jahr	Flugbewegungen
2002	4.017*)
2003	2.762
2004	2.795
2005	2.745
2006	2.104
2007	1.685
2008	1.409

* EDV-Fehler

Die seit 2006 abnehmende Zahl basiert auf dem Trend zu größerem Fluggerät über 5,7 T MTOW in der Business-Aviation

Siegerland

Die Flugbewegungen im Taxiluftverkehr stellen sich wie folgt dar:

Jahr	Flugbewegungen
2002	2.157
2003	1.708
2004	1.418
2005	1.840
2006	1.398
2007	1.293
2008	758

Aachen-Merzbrück

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Anzahl der Flugbewegungen (Taxiluftverkehr)	87	36	34	29	27	24	1

Arnsberg: Taxiverkehr findet nicht statt.

Bielefeld

Aufgrund der Angaben des Statistischen Bundesamtes (für jeden auch kostenfrei abrufbar unter www.destatis.de) ergibt sich folgendes Bild:

	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Anzahl der Flugbewegungen (Taxiluftverkehr)	662	813	786	640	k. A.	590

Entsprechende Daten für das Jahr 2008 liegen dem stat. Bundesamt noch nicht vor.

Bonn-Hangelar

Flugbewegungen im gewerblichen Verkehr (JAR-OPS 1 betroffen)

Jahr	Flugbewegungen
2002	13.484
2003	10.464
2004	11.042
2005	15.368
2006	15.064
2007	16.662
2008	16.490

Dinslaken Schwarze Heide: Keine Angaben

Marl-Loemühle

Aufgrund der Angaben des Statistischen Bundesamtes (für jeden auch kostenfrei abrufbar unter www.destatis.de) ergibt sich folgendes Bild:

	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Anzahl der Flugbewegungen (Taxiluftverkehr)	519	482	401	362	k. A.	81

Entsprechende Daten für das Jahr 2008 liegen dem stat. Bundesamt noch nicht vor.

Meschede-Schüren: Fehlanzeige

Münster-Telgte: Fehlanzeige

Porta Westfalica: Fehlanzeige

Stadtlohn

Jahr	Flugbewegungen
2002	1.012
2003	1.108
2004	1.356
2005	1.768
2006	1.010
2007	1.032
2008	240

134. Wie viele Flugbewegungen von Flugzeugen des Werkluftverkehrs gab es an den Flughäfen Essen/Mülheim und Siegerland und den Verkehrslandeplätzen Aachen-Merzbrück, Arnsberg, Bielefeld-Windelsbleiche, Bonn-Hangelar, Dinslaken-Schwarze Heide, Marl-Loemühle, Meschede-Schüren, Münster-Telgte, Porta Westfalica und Stadtlohn-Wenningfeld in den Jahren 2002, 2003, 2004, 2005, 2006, 2007 und 2008?

Vorbemerkung wie zur Frage 24.

Flughafen Essen/Mülheim: Flugbewegungen des Werkluftverkehrs:

Jahr	Flugbewegungen
2002	912
2003	905
2004	794
2005	1.117
2006	814
2007	1.124
2008	1.069

Flughafen Siegerland

Die Flugbewegungen im Werkluftverkehr stellen sich wie folgt dar:

Jahr	Flugbewegungen
2002	3.052
2003	3.691
2004	1.805
2005	3.414
2006	3.686
2007	3.536
2008	3.397

Aachen-Merzbrück

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Anzahl der Flugbewegungen (Werkluftverkehr)	272	180	198	156	143	215	209

Arnsberg: Die Flugbewegungen im Werkluftverkehr:

Jahr	Flugbewegungen
2002	1.890
2003	2.244
2004	1.862
2005	1.970
2006	2.464
2007	2.594
2008	2.312

Bielefeld: Aufgrund der Angaben des Statistischen Bundesamtes ergibt sich folgendes Bild:

	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Anzahl der Flugbewegungen (Werksluftverkehr)	2.027	2.209	2.274	2.363	2.349	2.343

Entsprechende Daten für das Jahr 2008 liegen dem Statistischen Bundesamt noch nicht vor.

Bonn-Hangelar: Flugbewegungen im Werkverkehr

Jahr	Flugbewegungen
2002	1.640
2003	3.244
2004	3.310
2005	3.796
2006	2.422
2007	1.934
2008	2.328

Dinslaken Schwarze Heide: Keine Angaben

Marl-Loemühle: Aufgrund der Angaben des Statistischen Bundesamtes (für jeden auch kostenfrei abrufbar unter www.destatis.de) ergibt sich folgendes Bild:

	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Anzahl der Flugbewegungen (Werksluftverkehr)	1.492	1.400	1.237	1.339	k. A.	1.911

Entsprechende Daten für das Jahr 2008 liegen dem stat. Bundesamt noch nicht vor.

Meschede-Schüren: Flugbewegungen des Werkluftverkehrs:

Jahr	Flugbewegungen
2002	732
2003	720
2004	702
2005	486
2006	298
2007	175
2008	149

Münster-Telgte: Flugbewegungen des Werkluftverkehrs

Jahr	Flugbewegungen
2002	1.360
2003	1.030
2004	432
2005	320
2006	1.256
2007	904
2008	1.266

Porta Westfalica: Aufgrund der Angaben des Statistischen Bundesamtes ergibt sich folgendes Bild:

	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Anzahl der Flugbewegungen (Werkluftverkehr)	576	397	424	423	364	345

Entsprechende Daten für das Jahr 2008 liegen dem stat. Bundesamt noch nicht vor.

Stadtlohn

Jahr	Flugbewegungen
2002	1.248
2003	1.312
2004	1.482
2005	1.628
2006	858
2007	696
2008	646

- 135. Von welcher Entwicklung in den nächsten 5 Jahren, 10 Jahren bzw. 15 Jahren bei den Flugbewegungen, insbesondere den Flugbewegungen von Flugzeugen des Taxiluftverkehrs sowie des Werkluftverkehrs, geht die Landesregierung bezogen auf die Flughäfen Essen/Mülheim und Siegerland und die Verkehrslandeplätze Aachen-Merzbrück, Arnsberg, Bielefeld-Windelsbleiche, Bonn-Hangelar, Dinslaken-Schwarze Heide, Marl-Loemühle, Meschede-Schüren, Münster-Telgte, Porta Westfalica und Stadtlohn-Wenningfeld aus? (Bitte getrennt für jeden dieser Flugplätze darstellen.)**

Die DLR Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V. hat im Jahr 2004 im Auftrag des damaligen Ministeriums für Verkehr, Energie und Landesplanung des Landes Nordrhein-Westfalen eine umfangreiche Untersuchung zum Funktionserhalt der Flugplätze für den Geschäftsreiseverkehr aufgrund der Sicherheitsanforderungen nach JAR-OPS 1 erarbeitet. Eine hierin enthaltene Abschätzung der Flugbewegungen im Taxi- und Werkverkehr auf den Schwerpunktverkehrslandeplätzen beziffert rund 14.000 Starts jährlich in 2010. Diese Abschätzung ging von der Ertüchtigung der Flugplätze bis dahin aus.

Mit Verschiebung der Ertüchtigungen kann vereinfachend der Prognosezeitraum nach hinten verschoben werden.

Zum Flughafen Essen/Mülheim siehe Antwort zu Frage 295.

Für den Flughafen Siegerland liegen MBV keine Prognosezahlen vor.

- 136. Wie viele Werkflugzeuge bzw. Taxiflugzeuge sind an den Flughäfen Essen/ Mülheim und Siegerland und den Verkehrslandeplätzen Aachen-Merzbrück, Arnsberg, Bielefeld-Windelsbleiche, Bonn-Hangelar, Dinslaken-Schwarze Heide, Marl-Loemühle, Meschede-Schüren, Münster-Telgte, Porta Westfalica und Stadtlohn-Wenningfeld jeweils stationiert? (Bitte die Flugzeugklasse angeben, zu denen diese Flugzeuge jeweils gehören.)**

Über stationierte Luftfahrzeuge an den verschiedenen Flugplätzen liegen dem Ministerium für Bauen und Verkehr keine Daten vor und konnten in der verfügbaren Zeit auch nicht erhoben werden.

- 137. Wie viele Beschäftigte (bei den Flugplatzunternehmen und auf dem jeweiligen Flughafengelände ansässigen Unternehmen und Dienststellen, differenziert nach versicherungspflichtig Beschäftigte, geringfügig Beschäftigte und Niedriglohneempfänger sowie Leiharbeiter) gibt es derzeit an den Flughäfen Essen/Mülheim und Siegerland und den Verkehrslandeplätzen Aachen-Merzbrück, Arnsberg, Bielefeld-Windelsbleiche, Bonn-Hangelar, Dinslaken-Schwarze Heide, Marl-Loemühle, Meschede-Schüren, Münster-Telgte, Porta Westfalica und Stadtlohn-Wenningfeld?**

Wie hat sich diese Zahl der Beschäftigten in den letzten 10 Jahren entwickelt?

- 138. Wie hoch war die jeweilige Jahres-Bruttolohnsumme aller Beschäftigten (bei den Flugplatzunternehmen und auf dem jeweiligen Flughafengelände ansässigen Unternehmen und Dienststellen) an den Flughäfen Essen/Mülheim und Siegerland und den Verkehrslandeplätzen Aachen-Merzbrück, Arnsberg, Bielefeld-Windelsbleiche, Bonn-Hangelar, Dinslaken-Schwarze Heide, Marl-Loemühle, Meschede-Schüren, Münster-Telgte, Porta Westfalica und Stadtlohn-Wenningfeld in den letzten 5 Jahren?**

- 139. Wie viele Beschäftigte (bei den Flugplatzunternehmen und auf dem jeweiligen Flughafengelände ansässigen Unternehmen und Dienststellen, differenziert nach versicherungspflichtig Beschäftigte, geringfügig Beschäftigte und Niedriglohneempfänger sowie Leiharbeiter) werden die Flughäfen Essen/Mülheim und Siegerland und die Verkehrslandeplätze Aachen-Merzbrück, Arnsberg, Bielefeld-Windelsbleiche, Bonn-Hangelar, Dinslaken-Schwarze Heide, Marl-Loemühle, Meschede-Schüren, Münster-Telgte, Porta Westfalica und Stadtlohn-Wenningfeld nach Auffassung der Landesregierung unter Zugrundelegen der Prognosen in 5, 10 bzw. 15 Jahren haben?**

Über Beschäftigte und Lohnsummen an den verschiedenen Flugplätzen liegen der Landesregierung keine offiziellen Daten vor und konnten auch nicht in der verfügbaren Zeit erhoben werden.

- 140. Wie setzen sich die Eigentumsverhältnisse an den Betreibergesellschaften der Flughäfen Essen/Mülheim und Siegerland und die Verkehrslandeplätze Aachen-Merzbrück, Arnsberg, Bielefeld-Windelsbleiche, Bonn-Hangelar, Dinslaken-Schwarze Heide, Marl-Loemühle, Meschede-Schüren, Münster-Telgte, Porta Westfalica und Stadtlohn-Wenningfeld? (Bitte jeweils die jeweiligen prozentualen Anteile der Gesellschafter darstellen).**

Nach Angaben der Flugplatzgesellschaften ergibt sich folgendes Bild:

1. Flugplatz Essen/Mülheim
Betreibergesellschaft: Flughafen Essen/Mülheim GmbH
 - 1/3 Land NRW
 - 1/3 Stadt Essen
 - 1/3 Stadt Mülheim

2. Flugplatz Siegerland
Betreibergesellschaft: Siegerland Flughafen GmbH
 - 88,744 % Betriebs- und Beteiligungsgesellschaft des Kreises Siegen-Wittgenstein
 - 3,31 % Gemeinde Burbach
 - 2,66 % Fa. Fritz Schäfer
 - 1,33 % Fa. Waldrich
 - 0,66 % Fa. Herkules
 - 0,66 % Fa. Zepter KG
 - 0,66 % Fa. Weidt GmbH
 - 0,66 % Luftsportverein Hellertal e.V.
 - 0,66 % Luftsportverein Siegerland e.V.
 - 0,66 % Verein für Flugsport Geisweid

3. Verkehrslandeplatz Aachen-Merzbrück
Betreibergesellschaft: Flughafen Aachen-Merzbrück GmbH
 - 25,01 % Stadt Aachen
 - 25,01 % Stadt Eschweiler
 - 25,01 % Stadtentwicklung Würselen GmbH & Co KG (SEW)
 - 14,97 % Kreis Aachen
 - 10 % Flugplatzgemeinschaft Aachen e.V.

4. Verkehrslandeplatz Arnsberg
Betreibergesellschaft: Flugplatzgesellschaft Arnsberg Menden mbH
 - 2 private Gesellschafter
(weitere Details werden von der Geschäftsführung nicht bekanntgegeben)

5. Verkehrslandeplatz Bielefeld-Windelsbleiche
Betreibergesellschaft: Flughafen Bielefeld GmbH
 - 25 % Stadt Bielefeld
 - 3W Membership Marketing GmbH
 - A+R Armaturen GmbH
 - ADAC Ostwestfalen-Lippe e.V.
 - Bankhaus Lampe
 - Dr. August Oetker KG
 - Zimmermann-Gruppe
 - Gundlach Holding GmbH & Co. KG
 - Delius
 - Frankenfeld Gruppe
 - Förderverein Luftfahrt e.V.
 - Schröder Bauunternehmung
 - Industrie- und Handelskammer OWL
 - Lynx-network GmbH
 - PC Spezialist Computervertriebs GmbH
 - Theodor-Hymmen Holding GmbH
 - W. Westerhold GmbH & Co. KG
 - Wilhelm Böllhoff GmbH & Co. KG

(die Prozentzahlen - außer Stadt Bielefeld - werden von der Geschäftsführung nicht bekanntgegeben)

6. Verkehrslandeplatz Bonn-Hangelar
 Betreibergesellschaft: Flugplatzgesellschaft Hangelar mbH
 - 49,6 % Stadt Bonn
 - 38,4 % Rhein-Sieg-Kreis
 - 10 % Stadt St. Augustin
 - 2 % Fliegergemeinschaft Hangelar e.V.

7. Verkehrslandeplatz Dinslaken-Schwarze Heide
 Betreibergesellschaft: Flugplatzgesellschaft Schwarze Heide mbH
 - 49 % Stadt Bottrop
 - 21 % Stadt Dinslaken
 - 20 % Kreis Wesel
 - 5 % Gemeinde Hünxe
 - 5 % Stadt Voerde

8. Verkehrslandeplatz Marl-Loemühle
 Betreibergesellschaft: Flugplatz Loemühle GmbH
 - 10 % Flugwerft FCM
 - 10 % Restaurant Schirinski
 - 10 % Fa. Cöster
 - 10 % Fallschirmspringer Marl e.V.
 - 10 % Dr. Kiski (Fa. Geokart)
 - 10 % Frau Marion Wolf
 - 10 % Herr Elmar Bresser
 - 10 % Herr Peter Fechner
 - 10 % Herr Horst Jagla
 - 10 % Herr Frederic Haase

9. Verkehrslandeplatz Meschede-Schüren
 Betreibergesellschaft: Flugplatzgesellschaft Meschede mbH
 100 % Vermögensverwaltungsgesellschaft f. d. HSK mbH,

10. Verkehrslandeplatz Münster-Telgte
 Betreibergesellschaft: Aero Club Münster/Münsterland e.V.
 - Motorflug Münster e.V.
 - Segelfluggruppe Münster e.V.
 - Segelfluggruppe Telgte e.V.
 - Akaflieg Münster e.V.
 - Segelfluggruppe der Universität Münster
 (keine Prozentangaben möglich, da „e.V.“)

11. Verkehrslandeplatz Porta Westfalica
 Betreibergesellschaft: Flugplatzbetriebsges. mbH Porta Westfalica
 47 Gesellschafter u.a. :
 - Kreis Minden-Lübbecke
 - Stadt Porta Westfalica
 (weitere Details möchte der Flugplatz nicht bekanntgeben)

12. Verkehrslandeplatz Stadtlohn - Wenningfeld (alter Name)
 Betreibergesellschaft: Flugplatzbetriebsges. Stadtlohn mbH
 - 100 % Flugplatz Wenningfeld GmbH, diese wiederum
 - 88 % Kreis Borken
 - 6 % Stadt Stadtlohn
 - 6 % Stadt Vreden
- 141. Mit welchen Verlusten bzw. Gewinnen haben die Flughafengesellschaften der Flughäfen Essen/Mülheim und Siegerland und die Verkehrslandeplätze Aachen-Merzbrück, Arnsberg, Bielefeld-Windelsbleiche, Bonn-Hangelar, Dinslaken-Schwarze Heide, Marl-Loemühle, Meschede-Schüren, Münster-Telgte, Porta Westfalica und Stadtlohn-Wenningfeld in den Jahren 2002, 2003, 2004, 2005, 2006, 2007 und 2008 ihr Geschäftsjahr jeweils abgeschlossen?**
- 142. Durch welche Gesellschafter sind die jährlichen Defizite (soweit vorhanden) zu welchem Prozentsatz zu tragen? (Bitte jeweils getrennt für die Flughäfen Essen/Mülheim und Siegerland und die Verkehrslandeplätze Aachen-Merzbrück, Arnsberg, Bielefeld-Windelsbleiche, Bonn-Hangelar, Dinslaken-Schwarze Heide, Marl-Loemühle, Meschede-Schüren, Münster-Telgte, Porta Westfalica und Stadtlohn-Wenningfeld darstellen.)**
- 143. Wie hoch sind die Flughäfen Essen/Mülheim und Siegerland und die Verkehrslandeplätze Aachen-Merzbrück, Arnsberg, Bielefeld-Windelsbleiche, Bonn-Hangelar, Dinslaken-Schwarze Heide, Marl-Loemühle, Meschede-Schüren, Münster-Telgte, Porta Westfalica und Stadtlohn-Wenningfeld bei welchen Gläubigern jeweils verschuldet?**
- 144. Welche Sicherungen haben die Gewährträger und Gesellschafter zur Sicherung der Schuldenlast der Flughäfen Essen/Mülheim und Siegerland und die Verkehrslandeplätze Aachen-Merzbrück, Arnsberg, Bielefeld-Windelsbleiche, Bonn-Hangelar, Dinslaken-Schwarze Heide, Marl-Loemühle, Meschede-Schüren, Münster-Telgte, Porta Westfalica und Stadtlohn-Wenningfeld jeweils gegeben?**

Über die genannten Flugplatzgesellschaften liegen mit Ausnahme der Flughafen Essen Mülheim GmbH, an der das Land beteiligt ist, keine Wirtschaftsdaten vor und konnten in der verfügbaren Zeit auch nicht erhoben werden.

Bei den Wirtschaftsdaten der Flughafen Essen Mülheim GmbH handelt es sich um Interna aus Aufsichtsratssitzungen.

- 145. Welche Subventionen zum Bau und Betrieb sind in den vergangenen dreißig Jahren in die Flughäfen Essen/Mülheim und Siegerland und die Verkehrslandeplätze Aachen-Merzbrück, Arnsberg, Bielefeld-Windelsbleiche, Bonn-Hangelar, Dinslaken-Schwarze Heide, Marl-Loemühle, Meschede-Schüren, Münster-Telgte, Porta Westfalica und Stadtlohn-Wenningfeld geflossen, aufgeschlüsselt nach EG-, Bundes- und Landesmitteln, einschließlich Mitteln aus Sonderfonds wie ERP, Sonderabschreibungen und Steuervergünstigungen?**

In der für die Beantwortung der Großen Anfrage zur Verfügung stehenden Zeit und aufgrund der zu beachtenden (haushaltsrechtlichen) Zuständigkeiten von Europäischer Gemeinschaft, Bund, Land und Gemeinden können nur Zuwendungen aus Landesmitteln für bauliche Infra-

strukturmaßnahmen, d.h. Ausbau und Erneuerung des Anlagenbestandes, an den aufgeführten Flugplätzen innerhalb der letzten 30 Jahre angegeben werden (in €):

Flugplatz Essen/Mülheim	5.193.200,00
Flugplatz Siegerland	7.461.630,00
Flugplatz Aachen-Merzbrück	6.560,00
Flugplatz Arnsberg	1.471.417,00
Flugplatz Bielefeld-Windelsbleiche	1.580.639,00
Flugplatz Bonn-Hangelar	853.085,00
Flugplatz Dinslaken-Schwarze Heide	313.196,00
Flugplatz Marl-Loemühle	2.163.992,00
Flugplatz Meschede-Schüren	357.891,00
Flugplatz Münster-Telgte	902.378,00
Flugplatz Porta Westfalica	343.362,00
Flugplatz Stadtlohn-Vreden	1.740.289,00

Von den aufgeführten Landesmitteln in Höhe von 22.387.639,00 € wurden insgesamt 15.448.756,00 € (rund 69 %) bis Mitte des Jahres 2005 bewilligt und verausgabt.

146. Welche Länge (in Meter) haben die Start- und Landebahnen der Flughäfen Essen/Mülheim und Siegerland und der Verkehrslandeplätze Aachen-Merzbrück, Arnsberg, Bielefeld-Windelsbleiche, Bonn-Hangelar, Dinslaken-Schwarze Heide, Marl-Loemühle, Meschede-Schüren, Münster-Telgte, Porta Westfalica und Stadtlohn-Wenningfeld jeweils?

Nach Angaben des Luftfahrtshandbuchs AIP VFR, DFS Deutsche Flugsicherung GmbH, Stand 26. Februar 2009, ergeben sich folgende Maße:

TORA = Take-Off Run Available = verfügbare Startlaufstrecke

LDA = Landing Distance Available = verfügbare Landestrecke

Essen/Mülheim

Richtung Westen TORA = 1553m LDA = 1553m

Richtung Osten TORA = 1200m LDA = 1553m

Siegerland TORA = 1620m LDA = 1620m

Aachen-Merzbrück TORA = 520m LDA = 520m

Arnsberg-Menden TORA = 920m LDA = 920m

Bielefeld

Richtung Westen TORA = 866m LDA = 1040m

Richtung Osten TORA = 1040m LDA = 866m

Bonn-Hangelar TORA = 800m LDA = 800m

Dinslaken/Schwarze-Heide

Richtung Westen TORA = 690m LDA = 900m

Richtung Osten TORA = 900m LDA = 690m

Marl-Loemühle
 Richtung Westen TORA = 700m LDA = 810m
 Richtung Osten TORA = 810m LDA = 700m

Meschede-Schüren
 Richtung Norden TORA = 750m LDA = 700m
 Richtung Süden TORA = 700m LDA = 750m

Münster Telgte TORA = 650m LDA = 650m

Porta Westfalica
 Richtung Westen TORA = 740m LDA = 710m
 Richtung Osten TORA = 710m LDA = 740m

Stadtlohn Vreden
 Richtung Westen TORA = 980m LDA = 893m
 Richtung Osten TORA = 893m LDA = 980m

147. Für welche Flugzeugkategorien (z.B. Flugzeuge bis 5,7 Tonnen, Düsenflugzeuge, Propellerflugzeuge) ist ein Betrieb an den Flughäfen Essen/ Mülheim und Siegerland und den Verkehrslandeplätzen Aachen-Merzbrück, Arnsberg, Bielefeld-Windelsbleiche, Bonn-Hangelar, Dinslaken-Schwarze Heide, Marl-Loemühle, Meschede-Schüren, Münster-Telgte, Porta Westfalica und Stadtlohn-Wenningfeld jeweils zugelassen bzw. nicht zugelassen? (Bitte auch Ausnahmeregelungen darstellen.)

Nach Angaben des Luftfahrtshandbuchs AIP VFR, DFS Deutsche Flugsicherung GmbH, Stand 26.02.2009, ergibt sich folgendes Bild:

ACFT = zugelassene Luftfahrzeuge
 HEL = Hubschrauber
 GLD = Segelflugzeuge
 GLD(P) = Motorsegler
 UL = Ultraleichtflugzeuge
 PJE = Fallschirmsprung
 Ballon = Ballone
 Luftschiffe

PPR = vorherige Genehmigung erforderlich
 Kg-Angaben = maximale Luftfahrzeugmasse
 PCN = Lastklassifikationszahl der Start/Landebahn
 Einzelausnahmeregelungen im Rahmen von Luftfahrtveranstaltungen sind nicht aufgeführt

Essen/Mülheim
 ACFT 25000kg, HEL 25000kg, GLD(P), GLD, PJE PPR, Ballon PPR, Luftschiffe Strahlgetriebene Luftfahrzeuge sind nicht zugelassen, mit Ausnahme von Rettungsflügen.
 Ausnahmeerlaubnisse (§ 25 LuftVG) für strahlgetriebene Flugzeuge bis zu 14 Tonnen im gewerblichen Verkehr durch die Bezirksregierung Düsseldorf sind möglich.
 (Nicht gewerblicher strahlgetriebener Flugbetrieb mit Ausnahmeerlaubnis bis 25 Tonnen).

Siegerland

ACFT PCN 53, über 14000kg PPR, HEL, GLD(P), GLD, UL PPR, Ballon PPR, Luftsportgeräte

Aachen-Merzbrück

ACFT 3000kg, HEL 5700kg, GLD(P), GLD, UL dreiachsgesteuert, Luftschiffe PPR, Ballon PPR.

Ausnahmeerlaubnisse (§ 25 LuftVG) für geschäftlich genutzte Flugzeuge (bis zu max. 5700 kg - keine Düsenflugzeuge) durch die Bezirksregierung Düsseldorf sind möglich.

Arnsberg-Menden

ACFT 2500kg, HEL 3500kg, GLD (P), GLD, PJE

Bielefeld

ACFT 3000kg, PPR 5700kg, HEL, GLD (P), GLD, Ballon, Luftschiffe, PPR, Luftsportgeräte

Bonn-Hangelar

ACFT 5700kg, HEL 5700kg, GLD (P), GLD, UL PPR

Ausnahmeerlaubnisse (§ 25 LuftVG) z.B. für die Nutzung historischer Luftfahrzeuge und Luftschiffe sowie für die Nutzung des Landeplatzes vor regulärem Betriebsbeginn für geschäftlich genutzte Flugzeuge durch die Bezirksregierung Düsseldorf sind möglich.

Dinslaken Schwarze Heide

ACFT 2000kg, 7000kg PPR, HEL 5700kg, GLD (P), GLD, UL, Ballon PPR

Marl-Loemühle

ACFT 5700kg, HEL 5700kg, GLD (P), UL, Ballon PPR

Meschede-Schüren

ACFT 5700kg, HEL 7000kg, GLD(P), GLD, UL PPR, Ballon PPR

Münster Telgte

ACFT 4000kg, 5700kg (Turboprop/Reverse), HEL 7000kg, > PPR, GLD (P), GLD, UL PPR, Ballon PPR

Porta Westfalica

ACFT 2000kg, 5700kg PPR, < 57000kg PPR mit Zustimmung der Bezirksregierung Münster, GLD (P), GLD, HEL

Stadtlohn Vreden

ACFT 5700kg, > 5700kg PPR, HEL, GLD (P), GLD, Luftsportgeräte PPR, Ballon PPR, Luftschiffe PPR

- 148. Die NRW-Luftverkehrskonzeption 2010 benennt die Verkehrslandeplätze Aachen-Merzbrück, Arnsberg, Bielefeld-Windelsbleiche, Bonn-Handlar, Dinslaken-Schwarze Heide, Marl-Loemühle, Meschede-Schüren, Münster-Telgte, Porta Westfalica und Stadtlohn-Wenningfeld als Schwerpunkt-verkehrslandeplätze für NRW, auf denen die Start- und Landebahn aufgrund der JAR-OPS 1-Richtlinien auszubauen sind/waren.
Auf welchen dieser zehn Schwerpunktverkehrslandeplätzen ist der Ausbau entsprechend der JAR-OPS 1-Richtlinien inzwischen erfolgt?
Auf welchen davon ist ein derartiger Ausbau geplant?
Auf welchen davon ist ein derartiger Ausbau nicht mehr geplant?**

Nach JAR-OPS-1 angepasste Flugplätze

- Bielefeld

Geplante JAR-OPS-1 Anpassungen

- Stadtlohn Vreden
- Dinslaken Schwarze Heide
- Arnsberg-Menden
- Aachen-Merzbrück
- Bonn-Handlar
- Marl-Loemühle
- Porta Westfalica

Nicht mehr geplante JAR-OPS-1 Anpassungen

- Meschede-Schüren
- Münster Telgte

- 149. Welche Konsequenzen (z.B. für die Sicherheit bzw. die Rechtssicherheit) hat es, dass auf den Schwerpunktverkehrslandeplätzen, auf denen die Verlängerung der Start- Landebahn nicht erfolgt ist und künftig auch nicht erfolgen wird, weiterhin Taxiluftverkehr statt findet?**

Es darf nur Taxiluftverkehr abgewickelt werden, der die Anforderungen nach JAR-OPS-1 erfüllt.

- 150. Welche messbaren nachteiligen Auswirkungen (bitte genaue Darstellung der Herleitung!) haben sich für die Wirtschaft aufgrund der nicht an die JAR-OPS 1-Bestimmungen angepassten Start- und Landebahnlängen der Schwerpunktverkehrslandeplätzen bisher ergeben?**

Flüge, die aufgrund bislang fehlender JAR-OPS-1 Anpassungen nicht durchgeführt wurden, werden nicht erfasst. Für Bielefeld, Stadtlohn-Vreden und Dinslaken Schwarze Heide wurden im Rahmen der luftrechtlichen Verfahren Bedarfe für JAR-OPS-1 Anpassungen festgestellt. Am Flugplatz Bielefeld kann dieser Bedarf mit der JAR-OPS 1 Anpassung befriedigt werden. An den Flugplätzen Stadtlohn-Vreden und Dinslaken/Schwarze-Heide werden die notwendigen Anpassungen noch im Jahr 2009 begonnen.

151. Die JAR-OPS 1-Bestimmungen wurde von der „JAA“, einer Stiftung nach niederländischem Recht erlassen, einer Arbeitsgemeinschaft europäischer Luftverkehrsbehörden ohne Rechtsfähigkeit und Normsetzungsbefugnis. Die Idee von JAR-OPS 1 war, für Luftverkehrsgesellschaften gleiche Wettbewerbsbedingungen in Europa zu schaffen. JAR-OPS 1 wurde in deutsches Recht übernommen, obwohl diese Methode der Übernahme rechtsstaatlichen Erfordernissen widerspricht. Prof. Dr. Giamulla und Dr. Van Schyndel (Berlin) formulierten das so: „JAR (deutsch) ist verfassungsrechtlich unzulässig“. Die „Sicherheitsrichtlinie JAR-OPS1“ musste demzufolge nicht in nationales Recht übernommen werden. Es gibt demzufolge keine EU-Richtlinie über die Sicherheitslängen von Flugplätzen, wenn unter EU-Richtlinie eine europäische Verordnung nach dem EG-Recht zu verstehen ist.

Welche EU-Staaten haben die JAR-OPS 1-Bestimmungen in Landesrecht zwingend übernommen? Wie wird die Verbindlichkeit in anderen EU-Staaten bewertet?

Die Frage nach der verfassungsrechtlichen Zulässigkeit der legislativen Umsetzung von JAR-OPS 1 ist hinfällig.

Auf der Ebene des europäischen Gemeinschaftsrechts wurde die Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates zur Harmonisierung der technischen Vorschriften und der Verwaltungsverfahren in der Zivilluftfahrt vom 16.12.1991 durch die Verordnungen (EG) Nr. 1899/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12.12.2006 und Nr. 859/2008 der Kommission vom 20.08.2008 ergänzt. Als Anhang III der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 wurde mit den Änderungsverordnungen JAR-OPS 1 übernommen.

Die Organe der Europäischen Gemeinschaft dürfen im Bereich der gemeinsamen Verkehrspolitik (Art. 70 ff. EG-Vertrag) Vorschriften erlassen. Eine formell und materiell rechtmäßige Verordnung der Gemeinschaftsorgane ist gemäß Art. 249 EG-Vertrag in jedem Mitgliedstaat und in allen ihren Teilen unmittelbar gültig und rechtsverbindlich.

Dies gilt auch für die Bundesrepublik Deutschland, die - verfassungsrechtlich abgesichert über Artikel 23 GG - der Europäischen Gemeinschaft entsprechende Hoheitsrechte übertragen hat.

152. Sind neue JAR-OPS-Bestimmungen in Arbeit oder bereits in Kraft, durch welche die Anforderungen der JAR-OPS 1-Richtlinien bezüglich des Taxiluftverkehrs auch auf den nichtgewerblichen Verkehr (insbesondere den Werksluftverkehr) ausgedehnt werden?

Welche Organisation bearbeitet konkret derartige Vorschriften?

Wann ist voraussichtlich mit dem Inkrafttreten derartiger Vorschriften in Deutschland zu rechnen?

Vor Jahren wurde eine Vorschrift JAR-OPS-2 erwartet, die sich auf den Werkverkehr bezogen hätte. JAR-OPS-2 ist nicht realisiert worden.

Mit Gründung der Europäischen Agentur für Flugsicherheit EASA werden Flugsicherheitsvorschriften nicht mehr durch JAA sondern durch die EASA erarbeitet.

Es liegen keine Informationen über die Erarbeitung einer entsprechenden Vorschrift vor.

4. Flughäfen als Teil des Gesamtverkehrssystems

Entgegen den politischen und verkehrswissenschaftlichen Ansprüchen existiert für NRW keine integrierte und an den ökologischen Kapazitäten orientierte Gesamtverkehrspolitik. Auch der Flugverkehr wird als nach-frageorientierte Wachstumsbranche und nicht als Teil eines Gesamtverkehrssystems, dessen Ressourcenverbrauch und Umweltauswirkungen begrenzt werden müssen, gesehen. Damit wird im Bereich des Flugverkehrs auf jeglichen Gestaltungsanspruch in Richtung auf eine ökonomisch und ökologisch tragfähige Verkehrspolitik verzichtet.

4.1. Kurzstreckenverkehr

153. Laut Luftverkehrskonzeption 2010 gebührt der Schienenverbindung der Vorrang, wenn im Schienenfernverkehr eine „gleichwertige Alternative zum Luftverkehr“ angeboten wird. Wie definiert das Land eine solche "Gleichwertigkeit"?

Die Antwort der Landesregierung vom 30. Mai 1994 (LT-Drs. 11/7223) auf die gleich lautende Frage III.5 der Großen Anfrage 31 der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen gilt unverändert. Sie lautet:

„Typisches Merkmal des Kurzstreckenluftverkehrs ist die Möglichkeit, eintägige Geschäftsreisen (morgens Hinflug, abends Rückflug) mit ausreichender Verweilzeit am Zielort durchführen zu können. Bei eigenständigen Flügen stellt der Schienenfernverkehr immer dann eine gleichwertige Alternative zum Kurzstreckenluftverkehr dar, wenn ebenfalls die Möglichkeit besteht, eintägige Reisen ohne nennenswerten Verlust an Verweilzeit am Zielort durchzuführen.

Bei Zubringerflügen zu internationalen Drehkreuzflughäfen ist eine Gleichwertigkeit des Schienenverkehrs dann gegeben, wenn die Bahnreise nicht wesentlich länger als der Zubringerflug dauert, der Fahrplan auf die Abflugzeiten am Drehkreuzflughafen ausgerichtet und ein unmittelbarer Übergang vom Zug auf das Flugzeug auf dem Drehkreuzflughafen möglich ist.“

154. Wie ist der prozentuale Anteil des Kurzstreckenverkehrs in den einzelnen Entfernungsstufen (unter 200 km, 201-400 km, 401-600 km, 601-800 km) in Relation zu allen Flugbewegungen des Linien-, Charter- und Pauschalreiseverkehrs sowie in Relation zu der Anzahl aller Fluggäste des Linien-, Charter- und Pauschalreiseverkehrs an den Flughafenstandorten Dortmund, Düsseldorf, Köln/Bonn, Mönchengladbach, Münster/Osnabrück, Niederrhein und Paderborn/Lippstadt?

Prozentualer Anteil des Kurzstreckenluftverkehrs in den einzelnen Entfernungsstufen in Relation zu allen Flugbewegungen des Linien-, Charter- und Pauschalreiseverkehrs sowie in Relation zu der Anzahl aller Fluggäste des Linien-, Charter- und Pauschalreiseverkehrs (Alle Angaben in %):

Flughafen Dortmund

Entfernungsstufe	Flugbewegungen	Fluggäste
Unter 200 km	Keine Flüge	Keine Flüge
201 – 400 km	7	2
401 – 600 km	28	20
601 – 800 km	17	20

Flughafen Düsseldorf

Entfernungsstufe	Flugbewegungen	Fluggäste
Unter 200 km	4	3
201 – 400 km	15	9
401 – 600 km	29	26
601 – 800 km	38	52

Flughafen Köln/Bonn

Entfernungsstufe	Flugbewegungen	Fluggäste
Unter 200 km	Keine Flüge	Keine Flüge
201 – 400 km	14	10
401 – 600 km	40	36
601 – 800 km	11	9

Verkehrslandeplatz Mönchengladbach

Flüge der genannten Art finden zurzeit nicht statt.

Flughafen Münster/Osnabrück

Entfernungsstufe	Flugbewegungen	Fluggäste
Unter 200 km	Keine Flüge	Keine Flüge
201 – 400 km	30	15,5
401 – 600 km	37,8	26,3
601 – 800 km	3,3	4,7

Flughafen Niederrhein

Entfernungsstufe	Flugbewegungen	Fluggäste
Unter 200 km	Keine Flüge	Keine Flüge
201 – 400 km	Keine Flüge	Keine Flüge
401 – 600 km	Keine Flüge	Keine Flüge
601 – 800 km	7,4	6,2

Flughafen Paderborn/Lippstadt

Entfernungsstufe	Flugbewegungen	Fluggäste
Unter 200 km	Keine Flüge	Keine Flüge
201 – 400 km	19,9	21,7
401 – 600 km	23,8	38,5
601 – 800 km	9,2	39,1

155. Wie ist die durchschnittliche Auslastung der Flüge im Linien-, Charter- und Pauschalreiseverkehrs an den Flughafenstandorten Dortmund, Düsseldorf, Köln/Bonn, Mönchengladbach, Münster/Osnabrück, Niederrhein und Paderborn/Lippstadt? (Bitte Auslastungsgrade sowohl für alle Flüge im Linien-, Charter- und Pauschalreiseverkehrs sowie – sofern Angaben verfügbar sind – für die einzelnen Entfernungsstufen unter 200 km, 201-400 km, 401-600 km, 601-800 km und über 800 km angeben.)

Durchschnittliche Auslastung der Flüge im Linien-, Charter- und Pauschalreiseverkehr (alle Angaben in %):

Flughafen Dortmund

Gesamt	Unter 200 km	201 – 400 km	401 – 600 km	601 – 800 km	Über 800 km
77	Keine Flüge	62	72	75	Keine Flüge

Flughafen Düsseldorf

Gesamt	Unter 200 km	201 – 400 km	401 – 600 km	601 – 800 km	Über 800 km
69	65	56	65	63	77

Flughafen Köln/Bonn (Linienverkehr)

Gesamt	Unter 200 km	201 – 400 km	401 – 600 km	601 – 800 km	Über 800 km
71	Keine Flüge	64	68	71	79

Flughafen Köln/Bonn (Charter- und Pauschalreiseverkehr)

Gesamt	Unter 200 km	201 – 400 km	401 – 600 km	601 – 800 km	Über 800 km
82	Keine Flüge	62	59	82	84

Verkehrslandeplatz Mönchengladbach: Flüge der genannten Art finden zurzeit nicht statt.

Flughafen Münster/Osnabrück

Gesamt	Unter 200 km	201 – 400 km	401 – 600 km	601 – 800 km	Über 800 km
ca. 73	Keine Flüge	ca. 50	ca. 60	ca. 70	ca. 80

Flughafen Niederrhein

Gesamt	Unter 200 km	201 – 400 km	401 – 600 km	601 – 800 km	Über 800 km
k.A.	Keine Flüge	Keine Flüge	Keine Flüge	k.A.	k.A.

Flughafen Paderborn/Lippstadt

Gesamt	Unter 200 km	201 – 400 km	401 – 600 km	601 – 800 km	Über 800 km
86	Keine Flüge	60	65	75	Keine Flüge

156. Zu welchen deutschen und europäischen Städten bestehen von NRW aus Eisenbahnverbindungen, die auf den entsprechenden Relationen den Kurzstreckenflugverkehr ersetzen können: heute schon bzw. nach Realisierung der von der DB AG und der Bundesregierung bis zum Jahr 2015 geplanten Streckenausbauten und Neubaumaßnahmen?

Für eintägige Reisen – morgens Hinreise, abends Rückreise – mit ausreichender Verweildauer am Zielort bestehen von Nordrhein–Westfalen aus Eisenbahnverbindungen zu mehreren Städten in Europa:

Düsseldorf

- Amsterdam
- Brüssel
- Frankfurt/Main
- Hamburg
- Stuttgart
- Berlin

Köln

- Amsterdam
- Brüssel
- Frankfurt/Main
- Stuttgart
- Berlin

Dortmund

- Berlin
- Frankfurt/Main
- Hamburg

Für Nordrhein–Westfalen von besonderer Bedeutung ist neben der seit einigen Jahren bestehenden Hochgeschwindigkeitsstrecke Köln-Frankfurt/Main die voraussichtlich ab dem Jahr 2009 durchgehend mit bis zu 300 km/h befahrbare Strecke Köln-Brüssel-Paris. Damit verringert sich die Bahnreisezeit zwischen Köln und Paris auf etwa drei Stunden, in Brüssel ergeben sich Umsteigemöglichkeiten in den Eurostar nach London. Bereits 2007 wurden rund 6,2 Millionen Fahrgäste zwischen Paris, Brüssel, Köln und Amsterdam transportiert. Damit rücken die Schienenverkehrsrelationen Düsseldorf-Paris und Düsseldorf-London sowie die Relationen Köln-Paris und Köln-London in den Bereich alternativer Reisemöglichkeiten zum Luftverkehr.

157. Welche Maßnahmen sind aus Sicht der Landesregierung geboten, um überflüssigen Flugverkehr zu reduzieren (Verbesserung der Auslastung der Flüge, Arbeitsteilung der Flughäfen mit dem Ziel der Minimierung des Aufwands und der Belastungen für Umwelt und Anwohner und Anwohnerinnen, Vermeidung insbesondere des Kurzstreckenfliegens)?

158. Welche dieser Maßnahmen hat die Landesregierung mit welchem Erfolg an Flughäfen des Landes NRW umgesetzt? Welche weiteren Maßnahmen plant die Landesregierung in diesem Bereich?

Die Antwort der Landesregierung vom 30. Mai 994 (LT-Drs. 11/7223) auf die inhaltlich gleich lautenden Fragen II. 23 und II 24 der Großen Anfrage 31 der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen gilt unverändert. Sie lautet:

„Da die Luftfahrtunternehmen ihre Unternehmenspolitik nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen ausrichten, werden regelmäßige Flugverbindungen, bei denen auf Dauer keine Aussicht besteht, den „break even load factor“ (Nutzladefaktor, bei dem die Gewinnschwelle erreicht wird) zu überschreiten, in der Regel wieder eingestellt. Der „break even load factor“ ist unternehmensindividuell (Kostenstruktur) und streckenspezifisch (Streckenlänge, Tarife) unterschiedlich.

Wenn im Kurzstreckenluftverkehr auf dem Boden (Schiene, Straße) ein aus der Sicht des Reisenden gleichwertiges oder sogar besseres Angebot als im Luftverkehr besteht, so zeigt sich dieser Vorteil darin, dass auf der entsprechenden Flugverbindung der „break even load factor“ nicht erreicht wird; dieses bedeutet: Nichtaufnahme der Flugverbindung oder Einstellung derselben, sofern bereits eingerichtet.

Die Reduzierung „überflüssigen“ Luftverkehrs wird somit vom Verkehrsmarkt selbst geregelt, einer staatlichen Intervention bedarf es nicht.“

159. *Wie steht die Landesregierung zu dem Vorschlag, Kurzstreckenflüge mit geringen Einsteigerzahlen mit Hilfe einer entsprechenden Staffelung der Start- und Landegebühr unattraktiv zu machen?*

Die Festsetzung der Start- und Landeentgelte erfolgt durch die Flughäfen. Die Entgeltordnungen der Flughäfen unterliegen der Genehmigungspflicht nach § 43 Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO). Im Rahmen des Genehmigungsverfahrens hat die zuständige Luftfahrtbehörde u.a. zu prüfen, ob die Start- und Landeentgelte diskriminierungsfrei festgesetzt werden. Eine Staffelung der Start- und Landeentgelte nach der Länge der Flugstrecke und/oder nach der Zahl der Einsteiger wäre diskriminierend und damit nicht genehmigungsfähig.

4.2. Kooperation der Verkehrsflughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn

160. *In der Sitzung des Ausschusses für Bauen und Verkehr am 8.9.2005 äußerte Verkehrsminister Oliver Wittke zur Erläuterung der Schwerpunkte seiner Regierungsarbeit: „Ein besonderes Augenmerk werden wir in einer neuen Luftverkehrskonzeption einer möglichen Kooperation der Flughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn widmen.“ Was hat die Landesregierung mit welchen konkreten Ergebnissen für eine stärkere Kooperation der Flughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn bislang getan?*

161. *Welche konkreten weiteren Maßnahmen plant die Landesregierung in dieser Hinsicht?*

Die Flughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn sind selbständige Wirtschaftsunternehmen und betrachten sich als Wettbewerber am Markt. Diese Konstellation setzt den Rahmen für Kooperationen.

Gleichwohl sind die Rahmenbedingungen für eine Verbesserung der Zusammenarbeit zwischen den Flughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn in den vergangenen Jahren günstiger geworden:

- Mit der Anbindung beider Flughäfen an das Hochgeschwindigkeitsnetz der Deutsche Bahn AG sind diese näher zusammengedrückt.
- Die Einzugsgebiete beider Flughäfen sind nahezu deckungsgleich geworden, während traditionelle Standortbindungen abnehmen.

Damit haben sich neue Chancen für eine kooperative Geschäftspolitik nicht nur zum beiderseitigen Vorteil ergeben, sondern auch für die Luftverkehrskunden und die Verbesserung der Standortattraktivität des Landes. Gerade im Hinblick auf die weitere Verbesserung der Einbindung des Landes in den interkontinentalen Luftverkehr setzt sich die Landesregierung dafür ein, dass die beiden größten Flughäfen in Nordrhein-Westfalen ihre Kapazitäten bündeln.

Ansatzpunkte hierfür können sein

- Gemeinsame Initiativen bei Slot-Konferenzen und in der Außendarstellung,
- Vermeidung konkurrierender Investitionen,
- Reaktivierung des Kooperationsausschusses (Technik, Bodenverkehrsdienste, Umweltschutz, non-aviation-Aktivitäten),
- Verbesserung des Schienenverkehrs zu und zwischen den beiden Flughäfen.

162. Sind Kooperationsmaßnahmen auch bei anderen Flughäfen in NRW in der jüngsten Vergangenheit erfolgt oder in Vorbereitung und um welche Kooperationen von welchen Flughäfen handelt es sich dabei konkret?

Eine Zusammenarbeit in loser Form besteht seit dem Jahr 1996 zwischen den Flughäfen Münster/Osnabrück, Paderborn/Lippstadt und Dortmund. Themen dieser Zusammenarbeit sind Absprachen über Schulung und Ausbildung von Mitarbeitern, Gefahrgutbehandlung, gelegentliche gemeinsame Werbeaufträge und allgemeiner Erfahrungsaustausch.

Im „Arbeitskreis Flughäfen NRW“, dem neben den Schwerpunkt – Verkehrslandeplätzen auch die regionalen Verkehrsflughäfen angehören, pflegen die Mitglieder einen regelmäßigen Erfahrungs- und Gedankenaustausch über gemeinsam interessierende Themen. Die Geschäftsführung des Arbeitskreises obliegt zurzeit der Flughafen Bielefeld GmbH, die den Verkehrslandeplatz Bielefeld betreibt.

4.3. Bundesweite Koordination der Flugverkehrsentwicklung

163. Im Juni 2008 hat der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung den Bundesländern den Entwurf für ein neues Flughafenkonzept der Bundesregierung zugeleitet und angekündigt, diesen Entwurf ausführlich mit den Bundesländern zu diskutieren?

Was hat die Landesregierung in ihre Stellungnahme zu diesem Entwurf eines Flughafenkonzeptes der Bundesregierung geschrieben?

Der Entwurf eines Flughafenkonzeptes des Bundes wird in der Stellungnahme des Landes vom 24. Juni 2008 grundsätzlich begrüßt, insbesondere hinsichtlich der Bewertung, dass sich die dezentrale Flughafeninfrastruktur bewährt hat und bedarfsgerecht weiter zu entwickeln ist. Die bestehenden nationalen Regelungen des Flughafen-Planungsrechts und der EU-Beihilferegelung werden dafür als ausreichend erachtet. Die im Konzeptentwurf ange-

strebte Veränderung bei den Zuständigkeiten in der föderalen Luftverkehrsverwaltung zugunsten des Bundes wird kritisiert, die dafür vorgesehene Instrumentalisierung des Bundesraumordnungsgesetzes wird abgelehnt.

**164. Im Entwurf dieses Flughafenkonzeptes vom Juni 2008 heißt es: „Flughafenplanung und -bau ist Bundesauftragsverwaltung gemäß § 31 Abs. 2 LuftVG (Luftverkehrsgesetz). Die Länder nehmen diese Aufgaben damit grundsätzlich in eigener Kompetenz wahr. Insbesondere der Low Cost Carrier-Boom der vergangenen Jahre hat dazu geführt, dass viele Regionen in Deutschland versuchen, mit vorhandenen Flugplätzen die Erfolge von Frankfurt-Hahn zu wiederholen. Diese Entwicklung kann die Funktionalität des Gesamtsystems der deutschen Flughäfen beeinträchtigen, wenn Flugplätze ausgebaut werden, ohne die Auswirkungen auf bereits bestehende benachbarte Flugplätze zu berücksichtigen. Dies kann schlimmstenfalls zu einer „Kannibalisierung“ der Flugplätze untereinander führen, so dass sich im Ergebnis keiner der Flugplätze selbständig betriebswirtschaftlich tragen kann. Dies ist nicht im Interesse des Bundes. Vor diesem Hintergrund muss sichergestellt werden, dass aus übergeordneten raumordnerischen Gründen eine umfassende Planung wichtiger Verkehrsinfrastrukturen durch den Bund erfolgen kann, die die Länder zu einer verstärkten Berücksichtigung der Belange des Bundes und benachbarter Länder verpflichtet.“
Teilt die Landesregierung die oben genannte Einschätzung?**

Nein.

165. Wie steht die Landesregierung zu der vom Bundesverkehrsministerium im Entwurf des Flughafenkonzeptes getroffenen Ankündigung, dass der Bund künftig eine stärkere Rolle wahrnehmen und sein Bundesinteresse an einer effizienten Flughafenlandschaft in Deutschland gegebenenfalls deutlicher als in der Vergangenheit geltend machen werde?

Die Landesregierung sieht keine Notwendigkeit, die 1961 eingeführte und seitdem erfolgreich praktizierte Aufgabenverteilung zwischen Bund und Ländern in der Luftverkehrsverwaltung grundlegend zu verändern.

166. Wie steht die Landesregierung zu der Forderung des Sachverständigenrates für Umweltfragen, eine Raumordnungskompetenz des Bundes zu schaffen, um im Zuge einer Bundesraumordnung den Neu- und Ausbau von Flughäfen lärm-schutzverträglich zu gestalten?

Durch das geltende Luftrecht und das novellierte Fluglärm-schutzgesetz ist nach Auffassung der Landesregierung die Lärm-schutzverträglichkeit beim Neu- und Ausbau von Flughäfen gewährleistet.

167. Wie bewertet die Landesregierung die Ankündigungen der EU, über eine zentrale Kontrolle die Umsetzung des EU-Rechtes auch in der BRD zu gewährleisten?

Die Landesregierung bewertet die mit der Frage wohl gemeinten relevanten Mitteilungen der Europäischen Kommission, nämlich „Ein Europa der Ergebnisse – Anwendung des Gemeinschaftsrechts“ [KOM(2007) 502 endg. v. 05.09.2007] und „Zur besseren Kontrolle der An-

wendung des Gemeinschaftsrechts“ [KOM(2002) 725 endg. v. 11.12.2002], nicht als Ankündigungen der Gemeinschaft, die Umsetzung des EG-Rechts gerade auch „in der BRD“ zu gewährleisten.

Die Kommission ist bereits aufgrund des bestehenden (primären) Gemeinschaftsrechts ermächtigt, Rechtsverletzungen durch die Mitgliedstaaten – z. B. wegen nicht erfolgter oder fehlerhafter Umsetzung von EG-Richtlinien – vor dem Europäischen Gerichtshof zu beanstanden und entsprechende Rechtsfolgen durchzusetzen (vgl. Art. 226 und Art. 228 EG-Vertrag). Hierauf beziehen sich auch die erwähnten Mitteilungen der Kommission. Für eine zusätzliche bzw. darüber hinausgehende „zentrale Kontrolle“ besteht keine Veranlassung.

5. Flugsicherung

168. Welche konkreten Änderungen ergeben sich für die Flugplatzstandorte durch die derzeitige von der Landesregierung verfolgte Neuordnung der Luftaufsicht?

Mit der Neuordnung der Luftaufsicht verfolgt die Landesregierung das Ziel, durch den Einsatz von ausschließlich landesbediensteten Sachbearbeitern für Luftaufsicht (SfL) in mobilen Teams „in der Fläche“ mehr als bisher präsent zu sein.

Für die Flugplatzstandorte ergeben sich durch die Neuordnung der Luftaufsicht kaum Änderungen, wenn mit dem Begriff Flugplatzstandorte der Flugplatzbetreiber gemeint sein sollte. Der Flugplatzbetreiber ist nach wie vor für den verkehrssicheren Zustand der Flugplatzanlage verantwortlich.

Lediglich im Bereich des Flugplatzinformationsdienstes – dieser wurde teilweise von den landesbediensteten Sachbearbeitern für Luftaufsicht (SfL) bzw. Beauftragten für Luftaufsicht (BfL) mit geleistet - muss der Flugplatzbetreiber diese Dienstleistung nun neu bzw. selbst organisieren.

Kontrollen der Flugplatzanlage durch die Überörtliche Luftaufsicht erfolgen nun unangekündigt und nur noch durch hauptamtliche SfL.

169. In welchem Umfang werden an welchen Flugplatzstandorten Kürzungen beim Personal für örtliche Luftaufsichtsstellen erfolgen bzw. sind bereits gegenüber dem Zeitpunkt vor der Neuordnung der Luftaufsicht erfolgt?

Die Örtliche Luftaufsicht unterliegt folgenden Veränderungen

Aachen-Merzbrück	: Abzug von 2 SfL, Entstallung von 9 BfL
Altena-Hegenscheid	: Entstallung von 1 BfL
Arnsberg-Menden	: Entstallung von 2 BfL
Bielefeld	: Entstallung von 4 BfL
Bonn-Hangelar	: Abzug von 1 SfL, Entstallung von 4 BfL
Borkenberge	: Abzug von 1 SfL
Dahlemer-Binz	: Entstallung von 6 BfL
Dinslaken	: Abzug von 1 SfL, Entstallung von 9 BfL
Essen-Mühlheim	: Entstallung von 5 BfL
Grefrath-Niershorst	: Entstallung von 11 BfL
Marl-Loemühle	: Abzug von 1 SfL ab dem 01.06.2010
Meschede-Schüren	: Entstallung von 3 BfL
Mönchengladbach	: Abzug von 1 SfL, Entstallung von 2 BfL

Münster-Telgte : Abzug von 2 SfL, Entstallung von 1 BfL
 Niederrhein : Entstallung von 2 BfL
 Oerlinghausen : Abzug von 2 SfL, Abzug von 1 SfL ab dem
 01.07.2009
 Paderborn-Lippstad t: Abzug von 1 SfL
 Porta Westfalica : Abzug von 1 SfL, Entstallung von 1 BfL
 Stadtlohn-Vreden : Abzug von 1 SfL, Abzug von 1 SfL ab dem
 30.04.2010, Entstallung von 2 BfL
 Siegerland : Entstallung von 2 BfL

Abk.: SfL Sachbearbeiter für Luftaufsicht
 BfL Beauftragter für Luftaufsicht

170. Wie viele im Landesdienst beschäftigte Sachbearbeiter für Luftaufsicht (SfL) bzw. von den Flugplatzhaltern und den Luftsportvereinen beschäftigte und hoheitlich bestellte Beauftragte für Luftaufsicht (BfL) gibt es derzeit in NRW bzw. wird es nach dem Abschluss der Neuordnung der Luftaufsicht geben?

Derzeit gibt es 61 Sachbearbeiter für Luftaufsicht (SfL) und keine Beauftragten für Luftaufsicht (BfL) in Nordrhein-Westfalen. Nach Abschluss der Neuordnung wird die Luftaufsicht durch 68 SfL sichergestellt.

171. An welchen NRW-Flughäfen wird die Flugsicherung nicht durch die DFS GmbH durchgeführt und um welche zertifizierten Flugsicherungsorganisationen handelt es sich dabei? (Bitte Flughafen sowie Namen und Sitz des Flugsicherungs-Unternehmens angeben.)

Es handelt sich um die Flugplätze Dortmund-Wickede, Paderborn-Lippstadt, Niederrhein(Weeze) und Mönchengladbach. Das beauftragte und zertifizierte Flugsicherungsunternehmen ist in allen Fällen „The Tower Company“, ein Unternehmen, das zu 100 % der Deutsche Flugsicherung GmbH gehört.

Der Sitz des Unternehmens: The Tower Company
 Ohmstraße 12
 63225 Langen

172. Am 24. Oktober 2006 hat Bundespräsident Horst Köhler dem Gesetz der Bundesregierung, das die Kapitalprivatisierung der DFS Deutschen Flugsicherung GmbH ermöglichen sollte, wegen der hoheitlichen Aufgabenstellung und des sonderpolizeilichen Charakters der Flugsicherung seine Unterschrift verweigert und dieses so mit seinem Veto zurückgewiesen. Welche Haltung vertritt die Landesregierung in dieser Angelegenheit?

173. Unterstützt die Landesregierung die Pläne der Bundesregierung für eine Kapitalprivatisierung der DFS GmbH?

Für die Landesregierung ist die Gewährleistung der Sicherheit im Luftraum zentrale Aufgabe der Flugsicherungsdienste. Ihre Erfüllung ist nicht an die Veränderung hoheitlicher oder gesellschaftsrechtlicher Strukturen geknüpft.

- 174. Welche Änderungen im Bereich der Flugsicherung hat es in NRW in Folge der EG-Verordnung Nr. 216/2008 vom 20. Februar 2008 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit gegeben?
Was hat die Landesregierung konkret aufgrund dieser Verordnung getan?**

Die EG-Verordnung Nr. 216/2008 vom 20. Februar 2008 beinhaltet keine Flugsicherungsthemen. Flugsicherung gehört auch bis jetzt nicht zu den Kompetenzen der EASA. Dieses ist zwar in einem Entwurf zur Änderung der EG-VO 216/2008 beabsichtigt, doch ist diese Änderung noch im Entwicklungsverfahren. Die Flugsicherung bzw. die Aufsicht über Flugsicherungsunternehmen fällt in den Kompetenzbereich des Bundes. Handlungserfordernisse für das Land Nordrhein-Westfalen liegen nicht vor.

- 175. An den Flughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn kommt es regelmäßig zu Anwohnerbeschwerden über nicht eingehaltene Flugrouten.
Welche Aufgaben übernimmt die Flugsicherung bzw. Luftaufsicht bei der Einhaltung von Flugrouten?**

Der Flugbetrieb am Flughafen Düsseldorf und Köln-Bonn findet fast ausschließlich nach Instrumentenflugregeln statt. Die Verantwortung für die Einhaltung von Flugrouten bzw. für die in der Flugverkehrskontrollfreigabe erhaltenen Anweisungen obliegt den verantwortlichen Piloten. Diese Flüge werden von der Flugsicherung in der Regel mittels Radar überwacht. Wird dabei festgestellt, dass ein Luftfahrzeug von der freigegebenen Flugroute abweicht, erhält der verantwortliche Pilot geeignete Anweisungen durch die Flugsicherung, die ihn auf den freigegebenen Flugweg zurückbringen.

Die Luftaufsicht hat diesbezüglich weder eine Zuständigkeit noch eine Kontrollmöglichkeit.

- 176. Wie wird die Nichteinhaltung von Flugrouten sanktioniert?
Wird dies überwacht – wenn ja, wie – oder ist eine Prüfung und ggf. Sanktionierung abhängig von Anwohnerbeschwerden?**

Bei vorsätzlichen oder fahrlässigen Abweichungen von einer mit der Flugverkehrskontrollfreigabe freigegebenen Flugroute kann gemäß § 58 Luftverkehrsgesetz i.V.m. den §§ 43 und 26 der Luftverkehrsordnung ein Bußgeld mit bis zu 50.000 Euro erhoben werden.

Die Einleitung eines Ordnungswidrigkeitsverfahrens ist eine Ermessensentscheidung. Anwohnerbeschwerden können ein Kriterium innerhalb der Ermessensentscheidung sein.

- 177. Wie bewertet die Landesregierung die Unabhängigkeit der DFS? Wer kontrolliert diese mit welchen Ergebnissen?
Hält die Landesregierung die Kontrolle durch die ebenfalls in Langen – im selben Gebäude - ansässige Abteilung V des Luftfahrtbundesamtes für ausreichend?**

Die Bundesregierung hat am 11. März 2009 beschlossen, auf eine Kapitalprivatisierung der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH zu verzichten. Damit bleibt die Überwachung des deutschen Luftraums eine Hoheitsaufgabe, die durch Behörden der unmittelbaren Bundesverwaltung oder die bundeseigene Deutsche Flugsicherung durchzuführen ist.

6. Standortspezifische Fragestellungen

Die folgenden Fragen beziehen sich auf standortspezifische Probleme an den einzelnen Flugplatzstandorten in NRW. Acht Jahre nach Verabschiedung der NRW-Luftverkehrskonzeption 2010 soll insbesondere hinterfragt werden, inwiefern die Landesregierung an den im Dezember 2000 beschlossenen Handlungsoptionen festhält und ob die Landesregierung zu Korrekturen im Interesse einer stärkeren Berücksichtigung des Umweltschutzes bereit ist.

6.1. Flughafen Düsseldorf

178. Welche Maßnahmen wurden von der Landesregierung bzw. anderen Stellen ergriffen, um die mit mehr als 1.200 „Ausnahmen“ von den vorgesehenen Nachtflugzeiten (während der Sommerflugplanperiode 2008) unerträgliche Belastung der Anwohner rund um den Flughafen Düsseldorf nachhaltig zu verringern?

Die in der Fragestellung aufgeführte Bezeichnung „Ausnahmen von den vorgesehenen Nachtflugzeiten“ in Verbindung mit der genannten Zahl 1.200 ist unzutreffend. Tatsächlich beläuft sich die Zahl der erteilten Ausnahmen für Strahlflugzeuge zur Landung nach 23.30 Uhr und für Starts nach 22.00 Uhr im gesamten Jahr 2008 auf 349. Vgl. dazu Antwort auf 179.

Die Zulässigkeit von Flugbewegungen zwischen 22:00 Uhr und 06:00 Uhr auf dem Flughafen Düsseldorf ist in den Nachtflugbeschränkungen, die Teil der Betriebsgenehmigung des Flughafens sind, wie folgt geregelt:

1. **Planmäßige Starts** von Strahlflugzeugen sind von 22:00 Uhr bis 06:00 Uhr ohne Ausnahmegenehmigung unzulässig. Flugzeuge, die vor 21:50 Uhr die Abrollposition verlassen haben, dürfen den Start auch nach 22:00 Uhr durchführen (diese sog. off-blocks-Starts zählen nicht zu den Verspätungen und benötigen keine Ausnahmegenehmigung).
2. **Planmäßige Landungen** von Strahlflugzeugen sind von 23:00 Uhr bis 06:00 Uhr ohne Ausnahmegenehmigung unzulässig.
3. **Verspätete Landungen** von Strahlflugzeugen, die in der jeweilig geltenden Fassung der sogenannten Bonusliste des Bundesverkehrsministeriums enthalten sind, können bis 23:30 Uhr ohne Ausnahmegenehmigung erfolgen.
4. **Verspätete Landungen** von Strahlflugzeugen der Luftfahrtunternehmen, die zusätzlich auf dem Flughafen Düsseldorf einen von der Genehmigungsbehörde anerkannten örtlichen Wartungsschwerpunkt unterhalten, können bis 00:00 Uhr sowie ab 05:00 Uhr ohne Ausnahmegenehmigung erfolgen.
5. **Lärmzertifizierte Propellerflugzeuge mit mehr als 9 Tonnen Höchststartgewicht** unterliegen den gleichen Bestimmungen 1. bis 3. (s.o.) wie Strahlflugzeuge.

Über diese Regelungen hinaus kann die Bezirksregierung Düsseldorf (Luftaufsichtsstelle am Flughafen Düsseldorf) in begründeten Fällen **Ausnahmegenehmigungen** erteilen. Rettungsflüge sind zu jeder Uhrzeit zulässig und stellen keine Verspätungen dar.

Die Kontrolle der Einhaltung der Flugzeiten und der damit verbundenen Zeitnischen ist Aufgabe des Bundes und wird durch den Flughafenkoordinator der Bundesrepublik Deutschland (FHKD) durchgeführt. Der FHKD kann im Koordinierungsausschuss und im Slot-Performance-Monitoring-Committee (SPMC) sowie in direkten Gesprächen auf die Fluggesellschaften einwirken. Im Koordinierungsausschuss und im SPMC ist das MBV ständig vertreten.

Weitere Maßnahmen der Landesregierung zur Verringerung der Zahl der Nachtflugbewegungen sind:

- Beschränkung der erlaubten Nachtflüge mit Propellerflugzeugen auf 9 t maximal zulässiges Startgewicht (Reduzierung der Flüge insgesamt und Streichung der Voraussetzungen für Nachtfrachtflugverkehr).
- Anweisung an die Luftaufsicht zur restriktiveren Handhabung von Einzelausnahmegenehmigungen
- Einführung eines Mismatch-Reporting-System (MMR), das die Planungen der Fluggesellschaften mit den zugewiesenen Zeitnischen (Slots) abgleicht
- Vorgabe der Mitbenutzung der Parallelbahn zwischen 21:00 Uhr und 22:00 Uhr

179. Wie oft wurden in den Jahren 2005, 2006, 2007, 2008 Ausnahmegenehmigungen zur Landung nach 23:30 Uhr (bzw. 24:00 Uhr für Homebase-Carrier) und Starts nach 22:00 Uhr erteilt und wie oft verweigert?

Die betroffenen Luftverkehrsgesellschaften erkundigen sich zunächst meist telefonisch bei der Luftaufsicht nach der Aussicht auf eine Genehmigung ihres beabsichtigten Antrags. Durch diese Kontaktaufnahme werden Anträge wegen mangelnder Erfolgsaussichten erst gar nicht gestellt. Auch werden Anträge zurückgezogen oder kommen nicht zum Tragen, weil die zulässigen Zeiten letztlich nicht überschritten werden. Daneben gibt es Fälle, in denen Flüge trotz positiv beschiedenem Antrags nicht stattgefunden haben (cancel'd) oder die Landung dann doch am Flughafen Köln/Bonn erfolgte.

Aus der vorhandenen Antragslage der Jahre 2005 bis 2008 ergeben sich für diese Jahre somit Zahlen, die nicht mit der Anzahl der stattgefundenen Flüge identisch sind.

Dies beruht z.B. auch darauf, dass für manche Flüge noch Folgeanträge gestellt wurden, die sich aber alle auf einen Flug bezogen. Allen dieser Anträge wurde zugestimmt, allerdings mit unterschiedlich zugebilligten Zeiten. Sie sind somit als Zustimmungen im Sinne der Frage 179 zu zählen:

2005	303 Zustimmungen	62 Verweigerungen
2006	293 Zustimmungen	35 Verweigerungen
2007	356 Zustimmungen	66 Verweigerungen
2008	349 Zustimmungen	102 Verweigerungen

180. Mit welchen Begründungen wurden die Ausnahmegenehmigungen der Jahre 2005 bis 2008 erteilt oder verweigert?

Es handelt sich jeweils um Einzelfallentscheidungen auf der Basis der Nachtflugbeschränkungen.

Verweigert wurden Ausnahmegenehmigungen falls die Tatbestandsvoraussetzungen der Nachtflugbeschränkungen nicht vorgelegen haben. Erteilt wurden Ausnahmegenehmigungen gemäß den Nachtflugbeschränkungen, wenn dies bei verspäteten Starts zwischen 22:00 Uhr und 23:00 Uhr zur Aufrechterhaltung der Sicherheit des Flugbetriebs oder zur Vermeidung erheblicher Störungen im betrieblichen Ablauf eines Luftfahrtunternehmens sowie bei anderen Flugbewegungen zwischen 22:00 Uhr und 06:00 Uhr zur Vermeidung erheblicher Störungen im Luftverkehr oder in Fällen besonderen öffentlichen Interesses erforderlich war.

181. Wie prüft die Luftaufsicht die von den Fluggesellschaften gegebenen Begründungen?

Die Luftaufsicht prüft die Begründungen nach Lage des Einzelfalles

- anhand von Dokumenten, die von den Fluggesellschaften den Anträgen beigelegt werden und aus denen die Verspätungsgründe ersichtlich werden (z.B. TechLog-Auszüge),
- anhand von aktuellen Wetterdaten, anhand aktueller Flugpläne (CFMU-Datensystem),
- anhand weiterer Dokumente – abhängig vom Einzelfall.

Es findet eine individuelle Prüfung der „Verspätungsgründe“ statt, um entsprechend abwägen zu können.

182. Wie beurteilt die Landesregierung die zunehmenden Starts nach 22:00 Uhr, insbesondere vor dem Hintergrund, dass diese Starts teilweise keine Ausnahmegenehmigung brauchen, weil sie (angeblich) vor 21:50 off-blocks waren? Was sind aus Sicht der Landesregierung die Gründe dafür und was gedenkt sie gegen diese Zunahmen zu unternehmen?

Die Starts von Strahlflugzeugen in der Zeit von 22:00 Uhr bis 23:00 Uhr gliedern sich in drei Gruppen:

1. Ambulanzflüge, die jederzeit ohne Ausnahmegenehmigung fliegen können.
2. Starts, die bis 21:50 Uhr off-blocks waren und damit ohne Ausnahmegenehmigung nach 22:00 Uhr starten dürfen.
3. Starts mit einer Ausnahmegenehmigung der Luftaufsicht.

Absolut betrachtet, ist die Zahl der Starts von 228 im Jahr 2007 gestiegen auf 268 im Jahr 2008. Das bedeutet eine Steigerung von 0,62 auf 0,72 Starts pro Tag.

Betrachtet man die Starts zu 3. so ist die Zahl der Starts von 130 im Jahr 2007 gesunken auf 115 im Jahr 2008. Die Zahl zu 1. ist vernachlässigbar gering.

Die deutlichsten Veränderungen gab es bei der Gruppe 2. mit einem Anstieg von 90 Starts im Jahr 2007 auf 137 Starts im Jahr 2008. Der Grund lag in Steuerungsmaßnahmen der europäischen Central-Flow-Management-Unit (CFMU) von Eurocontrol, die ihrerseits Zeitnischen verteilt, um Überlastsituationen im europäischen Luftraum zu vermeiden. Dieses führte häufig zu Verzögerungen und einem Zuwachs von Starts mit off-block Zeiten von 21:50 Uhr.

Um einen eventuellen Missbrauch der off-block Regelung zu vermeiden, wurden bereits im Oktober 2008 Betriebsabsprachen am Flughafen Düsseldorf getroffen, die sicherstellen, dass Flüge, die einen CFMU-Slot nach 22:00 Uhr erhalten, der Luftaufsicht bekannt werden und nur mit Ausnahmegenehmigung der Luftaufsicht starten dürfen.

Eine Verbesserung in diesem Bereich ist durch die „Single-European-Sky“ (SES) Verordnungen der EU zu erwarten, die von der Landesregierung ausdrücklich unterstützt werden und zu einer Entlastung des europäischen Luftraums führen können.

183. Nimmt die Landesregierung Einfluss auf die Arbeit der Luftaufsicht und des Lärmschutzbeauftragten? Wenn ja, wie?

Die Landesregierung nimmt grundsätzlich keinen Einfluss auf Einzelentscheidungen von Luftaufsichtspersonal, welche streng nach Bundesrecht zu treffen sind. Soweit hier der Umgang mit Einzelausnahmeanträgen für Flugbewegungen in der Nachtzeit gemäß der Nachtflugregelung für den Flughafen Düsseldorf gemeint ist, so besteht zwischen dem Fachministerium und dem zuständigen Luftfahrtdezernat der Bezirksregierung Düsseldorf Konsens über eine restriktive Handhabung.

Gegenüber dem Lärmschutzbeauftragten für den Flughafen Düsseldorf wurden keinerlei Weisungen erteilt.

184. Wer kontrolliert die Fachabteilung der Genehmigungsbehörde mit welchem Ergebnis?

Die Beurteilung der fachlichen Arbeit der Genehmigungsbehörde obliegt den Dienstvorgesetzten.

185. Warum wird die Forderung des Innenministeriums nach Rotation bei entscheidenden Positionen innerhalb der Luftverkehrsabteilung nicht umgesetzt?

Eine solche Forderung existiert nicht.

**186. Ist es möglich, „Ausnahmegenehmigungen“, wie z.B. in München praktiziert, mit Angabe zum Flug und der Begründung im Internet zu veröffentlichen, um Transparenz zu schaffen?
Wenn ja, wird die Landesregierung dies anordnen?**

Gegen eine Veröffentlichung bestehen Bedenken, da in den Anträgen häufig auch Betriebsinterna (z.B. genaue Beschreibungen technischer Probleme) enthalten sind. Die Bezirksregierung ist an einer genauen und ausführlichen Angabe der Gründe interessiert, um eine sachgerechte Abwägung der Interessen vornehmen zu können. Bei einer Veröffentlichungspflicht würden sich Unternehmen an einer detaillierten Nennung der Gründe gehindert sehen. Nach Kenntnis der Landesregierung veröffentlicht die Flughafen München AG lediglich quantitative Angaben zu Ausnahmen von den Nachtflugbeschränkungen.

- 187. Wertet die Landesregierung die Ergebnisse der Kontrollinstrumente Slot Performance Monitoring Committees (SPMC) und Mismatch-Reporting-System (MMR), die in der Betriebsgenehmigung vom 09.11.2005 zum Schutz der Anwohnerinteressen implementiert wurden, aus?
In welcher Form?
Mit welchen Handlungskonsequenzen?**

Die Landesregierung ist ständiges Mitglied im Slot-Performance-Monitoring-Committee (SPMC), in dem der Flughafenkoordinator (FHKD) u.a. die Auswertungen der tatsächlichen Einhaltung/Nichteinhaltung der koordinierten Zeitnischen präsentiert. Dort kann aktiv eingegriffen werden, um Ursachen und Probleme, die zu Verspätungen führen, zu beseitigen bzw. Fluggesellschaften, die nachweislich Missbrauch betreiben, herauszufiltern und Ordnungswidrigkeitsverfahren zu initiieren.

Die Listen des Mismatch-Reporting-Systems (MMR) zeigen Differenzen zwischen den Planungen der Fluggesellschaften und den koordinierten Zeiten des FHKD jeweils 4 Tage und 1 Tag vor einem Flugereignis auf und helfen damit dem FHKD, diese Differenzen festzustellen. Gründe für eine Nichteinhaltung von Zeitnischen sind diesem System nicht zu entnehmen. Die Angaben des MMR dienen zugleich dazu, die Arbeit im SPMC noch effizienter zu gestalten.

- 188. Hat die Landesregierung eine Erklärung dafür, dass die Fluggesellschaft Air Berlin einen Anteil von rund 70% an den Missmatches hat, obwohl der Anteil an den Flugbewegungen bei weniger als der Hälfte dieses Prozentsatzes liegt?
Was hat die Landesregierung bislang unternommen, um den offenkundigen Slot-Missbrauch gerade dieser Fluggesellschaft einzudämmen?
Was wird die Landesregierung künftig in dieser Angelegenheit tun?**

Die Frage unterstellt eine falsche Kausalität zwischen Missmatches und Slot-Missbrauch. Die Missmatches stellen die Differenz der Planung der Fluggesellschaft und der erhaltenen Zeitnischen jeweils vier Tage und einen Tag vor einem Flugereignis dar. Ein Rückschluss auf die Einhaltung der zugewiesenen Zeitnischen kann hierdurch nicht getroffen werden. Dieses wird separat durch das Slot-Performance-Monitoring-Committee (SPMC) betrachtet.

Wie viele Missmatches bis zum Antritt des Fluges übrigbleiben, zeigen die Auswertungen des Flughafenkoordinators für den Sommerflugplan 2008:

Von 35.410 Flügen, die Air Berlin am Flughafen Düsseldorf durchgeführt hat, sind letztlich 35.318 Flüge entsprechend der Vorgaben des Flughafenkoordinators geplant worden. Das entspricht einem Anteil von 99,7%.

- 189. Warum hat die Landesregierung mit der Betriebsgenehmigung vom 09.11.2005 die Zahl der zulässigen Flüge nach 22:00 Uhr um mehr als 65% erhöht, die Zahl der zulässigen Flüge insgesamt aber um „nur“ 7,4% erhöht?
Wie bewertet die Landesregierung diese Diskrepanz vor dem Hintergrund der Urteile des Bundesverwaltungsgerichtes zum Fluglärm an den Flughäfen Berlin-Schönefeld und Leipzig/Halle?**

Die Genehmigungsbehörde hatte sich mit dem Antrag der FDG zu befassen. Für die Zeit von 22:00 Uhr bis 23:00 Uhr hatte die FDG 45 Landungen im Linien- und Charterverkehr beantragt. Die Genehmigungsbehörde hat bei ihrer Entscheidung über den Antrag alle betroffe-

nen öffentlichen und privaten Belange gegen die Gründe für die beantragte Änderung abgewogen. Diese Abwägung hat letztlich dazu geführt, dass gegenüber den beantragten 45 Landungen nur 33 Landungen und somit ca. 30% weniger genehmigt wurden.

Diese Entscheidung war das Ergebnis eines ergänzenden Verfahrens, in dem die Anforderungen der höchstrichterlichen Rechtsprechung an die Zulassung von Flugbewegungen zur Nachtzeit beachtet worden sind. Dass diesen Anforderungen entsprochen worden ist, haben das OVG NRW und das BVerwG in ihren aktuellen Entscheidungen in den Verwaltungsstreitverfahren zur Genehmigung vom 09. November 2005 bestätigt.

190. *Wie ist die tatsächliche Nutzung 22 bis 23 Uhr?*

Worauf führt die Landesregierung die geringe Nutzung zurück?

War diese bei Genehmigungserteilung absehbar?

Wenn nein, was hat sich an den der Genehmigung zugrunde liegenden Annahmen als falsch erwiesen?

Welche Konsequenzen zieht die Landesregierung daraus?

Die Frage zielt offenbar auf die Zahl der maximal planbaren Landungen am Flughafen Düsseldorf in der ersten Nachtstunde. Die neue Betriebsgenehmigung hat die Zahl für die Zeit von 22.00 Uhr bis 23.00 Uhr auf 33 festgesetzt und ist damit deutlich hinter den beantragten 45 zurück geblieben. Zuvor waren in der Winterflugplanperiode 15 und in der Sommerflugplanperiode 25 geplante Landungen zulässig. Die planbaren Mehrbewegungen waren aus Rechtsgründen erst nach den internationalen Flugplankonferenzen für die Sommerflugplanperiode 2008 verfügbar, so dass der Flughafen Düsseldorf zunächst mit 25 Landung koordiniert wurde und die übrigen 8 Zeitnischen erst im Wege der Nachkoordinierung vergeben werden konnten. Diese Nachkoordinierungsmöglichkeit ist aber für viele Fluggesellschaften auf Grund ihrer vorlaufenden Planungen nicht oder nur schwerlich nutzbar. Gleichwohl variierte im Sommer 2008 die Zahl der nachgefragten Zeitnischen zwischen 28 und 33. Die Zahl der tatsächlich koordinierten Flüge variierte zwischen 27 und 31. Auch im Hinblick auf situativ bedingte, unvermeidbare Schwankungen (no show) zwischen der Nachfrage nach und tatsächlich durchgeführten Flügen, kann nicht von einer geringen Nutzung der zu Verfügung stehenden Zeitnischen gesprochen werden.

Das gilt auch für die Winterflugplanperiode 2008/2009, in der die Zahl der nachgefragten Zeitnischen zwischen 21 und 27 variierte. Das ist eine deutliche Steigerung gegenüber den bisher möglichen 15 geplanten Landungen im Winter, zumal sich auch in der Luftfahrtbranche bereits seit Oktober 2008 die globale Wirtschafts- und Finanzkrise bemerkbar macht.

Die der Genehmigung zugrunde liegenden Annahmen haben sich bestätigt. Es besteht kein Handlungserfordernis der Landesregierung.

191. *Wie trägt die Landesregierung insbesondere dem hohen Gewicht des Schutzes der Bevölkerung vor Nachtfluglärm bei nicht gegebenem Bedarf an einer deutlichen Steigerung der Nachtflugbewegungen Rechnung?*

- 192. Wird insbesondere ein Teilwiderruf der Genehmigung mit Zurückfahren der Nachtflugbewegungen auf den tatsächlich benötigten Umfang erwogen? Falls nicht: Misst die Landesregierung den Entwicklungsmöglichkeiten des Flughafens ein höheres Gewicht bei als dem Schutz der Bevölkerung vor Nachtfluglärm?**

Die Genehmigungsbehörde hat dem Schutz der Bevölkerung vor Nachtfluglärm das ihm zukommende hohe Gewicht beigemessen. In die Abwägung wurde der Bedarf nach Landungen in der Tagesrandzeit und das hohe Gewicht der Nachtruhe nach der gesetzlichen Gewichtungsvorgabe des § 29 b Abs. 2 LuftVG entsprechend der höchstrichterlichen Rechtsprechung und auch der Auffassung des OVG für das Land Nordrhein-Westfalen in die Abwägung eingestellt. Das Abwägungsergebnis ist in den Klageverfahren gegen die Genehmigung vom 09.11.2005 gerichtlich gebilligt worden. Gründe für einen Teilwiderruf der Genehmigung zur Reduzierung der Flugbewegungen nach 22:00 Uhr, die den Anforderungen des § 49 Abs. 2 VwVfG NW entsprechen müssten, liegen nicht vor.

- 193. Wie bewertet die Landesregierung die formale Gestaltung der nunmehr vor dem BVerwG strittigen Betriebsgenehmigung vom 09.11.2005, hier insbesondere wortgenaue Wiederholungen, grammatikalische Fehler und das Fehlen jedweder inhaltlichen Auseinandersetzung mit der „Bewertung der Fluglärmentwicklung in Düsseldorf“?**

- 194. Wie bewertet die Landesregierung die Abwägung des Interessenausgleichs, wo doch selbst CDU-Landtagsabgeordnete öffentlich zu Klagen auffordern?**

Das Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen hat in seinen klageabweisenden Urteilen zu den die Änderungsgenehmigung des Ministeriums für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen vom 9. November 2005 betreffenden Klageverfahren weder bezüglich deren formaler Gestaltung noch wegen ihrer inhaltlichen Aussagen Anlass zur Kritik gesehen.

Der Ausgang zweier noch vor dem Bundesverwaltungsgericht anhängiger Beschwerdeverfahren wegen der Nichtzulassung der Revision bleibt abzuwarten.

- 195. Ist der Landesverkehrsminister bereit, die Statistik der Nachtflüge am Flughafen DUS (Starts nach 22:00 Uhr, Landungen nach 22:00 und nach 23:00 Uhr) in monatlichem Abstand zu veröffentlichen?**

- 196. Ist der Landesminister bereit, diese Statistik im Internet zu veröffentlichen, wie es für Flughäfen anderer Bundesländer üblich ist?**

Die in den Fragen angesprochene Statistik zu den Nachtstarts und Nachtlandungen auf dem Verkehrsflughafen Düsseldorf dient u.a. der Information der dortigen Fluglärmkommission, mit der bezüglich Aufbau und inhaltlicher Differenzierung Einvernehmen besteht.

Diese Statistik folgt der Systematik der am Flughafen Düsseldorf geltenden Nachtflugbeschränkungen und enthält eine Vielzahl von Details und Auswertungsergebnissen, die über die Darstellung der Daten in Nachtflugstatistiken anderer Flughäfen weit hinausgeht. Dies ist mit einem hohen Prüfungs- und Bearbeitungsaufwand verbunden.

Sie wird der regelmäßig zweimal im Jahr tagenden Kommission mit der Einladung zur Sitzung übersandt und ermöglicht die Beurteilung der mittelfristigen Entwicklung der Nachtflugbewegungen.

In der Frühjahrssitzung der Fluglärmkommission ist erörtert worden, ob ihr die o. g. Statistik in kürzeren Abständen zur Verfügung gestellt werden kann. Der Vertreter der Genehmigungsbehörde hat dies in Aussicht gestellt. Jedoch kann es wegen des sehr zeitaufwändigen Erarbeitungsverfahrens nicht in monatlichem Abstand geschehen.

Entgegen der Darstellung in Frage 196 ist es „für Flughäfen anderer Bundesländer“ nicht üblich, eine derart spezielle und komplexe Statistik im Internet zu veröffentlichen. Dies ist auch mit der o.g. Statistik zum Flughafen Düsseldorf nicht beabsichtigt.

Im Übrigen wird auf die Antwort zur Frage 31 verwiesen.

197. Ist der Landesminister bereit, die Flughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn anzuweisen, die Fluglärmmessdaten mit den bei anderen Bundesländern üblichen, 1-2-monatigem, statt derzeit 3-4-monatigem Verzug zu veröffentlichen?

Die Beschleunigung der Erarbeitung und Versendung der Fluglärmmessberichte war Gegenstand der Erörterung in den Fluglärmkommissionen für die Flughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn. Die Vertreter beider Flughäfen haben zugesagt, sich hierbei um eine Verbesserung zu bemühen. Die Landesregierung begrüßt diese Zusage.

198. Welche Summen an Strafgeldern von Fluggesellschaften wegen Verstoßes gegen die Nachtflugbestimmungen am Flughafen Düsseldorf bzw. welche Summen an Gebühren für Ausnahmegenehmigungen bzgl. verspäteter Landungen wurden in den Jahren 2006, 2007 und 2008 jeweils erzielt?

Wer nimmt diese Gelder ein?

Für welche Zwecke werden diese Mittel verwendet?

Wie steht die Landesregierung zu dem Vorschlag, diese Mittel zielgerichtet für die Verbesserung des Lärmschutzes (beispielsweise die Finanzierung weiterer Lärmmessstellen und Lärmschutzmaßnahmen) einzusetzen?

Aus verhängten Geldbußen wegen Verstoßes gegen die Nachtflugregelung am Flughafen Düsseldorf für Flüge ohne die erforderliche Einzelausnahmegenehmigung, wurden eingekommen:

2006: 2 x 30,- Euro / 2007: 2 x 500,- Euro / 2008: 1 x 1.000,- Euro, 1 x 5.000,- Euro

Verstöße gegen Koordinierungsvorschriften werden durch das Luftfahrtbundesamt hiervon unabhängig geahndet; vergleiche dazu Antwort zu Frage 227.

An Verwaltungsgebühren für die Zustimmung oder Ablehnung von Nachtstarts- und -landungen wurden eingekommen:

2006 – 29.250,- Euro / 2007 – 38.700,- Euro / 2008 – 70.200,- Euro

Sowohl die Geldbußen als auch die Verwaltungsgebühren wurden durch die Bezirksregierung Düsseldorf vereinnahmt und dem allgemeinen Landeshaushalt zugeführt.

Die Verwaltungsgebühren sollen entsprechend ihrer Zweckbestimmung allein der Kostendeckung innerhalb der Verwaltung dienen. Sie wurden zuletzt in 2008 angehoben, was auch den deutlichen Einnahmeanstieg in 2008 erklärt.

Die Kosten des erforderlichen Lärmschutzes werden mittels eines zwischen den am Flughafen Düsseldorf verkehrenden Fluggesellschaften und dem Flughafen ausgehandelten Schlüssels getragen. Dieses ausgehandelte Konzept soll der kompletten Übernahme der Kosten des Lärmschutzes dienen und Überschüsse ausschließen. Sollten von dritter Seite zusätzliche Mittel, z. B. Strafgeelder, zufließen, so reduzierte sich entsprechend die Kostentragungspflicht des Flughafens und der Fluggesellschaften.

199. Wie beurteilt die Landesregierung die Weigerung der Flughafen Düsseldorf GmbH, trotz eines Bilanzgewinnes im Konzern im Jahr 2007 in Höhe von über 70 Mio. Euro (Quelle: Geschäftsbericht des Flughafens) 30 Jahre alte Lärmschutz-einrichtungen, die zum Teil völlig veraltet und zum Teil defekt sind, zu ersetzen?

Sofern mit dem in der Fragestellung angegebenen Wert von über 70 Mio. Euro für den Konzerngewinn im Jahr 2007 die Leistungsfähigkeit der Flughafen Düsseldorf GmbH beschrieben werden soll, wurde hierfür die falsche Bewertungsgröße ausgewählt.

Der Bilanzgewinn eines Konzerns spiegelt nicht das aktuelle Ergebnis bzw. die Ertragskraft eines Konzerns für das entsprechende Jahr wieder. Er ist das Ergebnis aus Bilanzierungsregelungen, welche speziell für den Konzernabschluss die Bewertung von Aktiva und Passiva vorschreiben. Der Konzerngewinn hat rein informativen Charakter und dient weder zur Ausschüttungsbemessung noch als Grundlage für die Ertragsbesteuerung.

Der in der Fragestellung genannte Geschäftsbericht weist auf Seite 42 einen Jahresüberschuss der Flughafen Düsseldorf GmbH im Jahr 2007 in Höhe von 32,5 Mio. Euro aus.

Durch die Erstattung der Schallschutzmaßnahmen sollen die Anwohner in den Stand versetzt werden, als hätten sie die vom Flughafen ausgehende Lärmbelastung bereits beim Bau ihres Wohnhauses und somit bei der Dimensionierung von dessen Schalldämmung berücksichtigt. Daher sehen sowohl die Betriebsgenehmigung des Flughafens als auch das novellierte Fluglärngesetz eine einmalige Erstattung von Schallschutzaufwendungen pro Objekt vor. Die Instandhaltung obliegt dem Hausbesitzer selber.

Diese Sichtweise wurde durch das Oberverwaltungsgericht NRW sowie durch das Bundesverwaltungsgericht in den aktuellen Entscheidungen zur Betriebsgenehmigung des Flughafens bestätigt.

Die Flughafen Düsseldorf GmbH unterstützt in einer am stärksten vom Fluglärm betroffenen Zone, der so genannten Instandhaltungszone, die Eigentümer von Wohneigentum auf freiwilliger Basis durch Zahlung einer Pauschale für notwendige Reparaturen an Fenstern, für die vor mehr als 20 Jahren eine Erstattungsleistung erfolgt ist.

200. Warum darf der Flughafen Düsseldorf selbst über Lärmschutzmaßnahmen entscheiden? Welche Rolle spielen dabei vom Flughafen beauftragte Gutachter? Wer überwacht dies und mit welchem Ergebnis?

In der Änderungsgenehmigung vom 9. November 2005 sind der Flughafen Düsseldorf GmbH Lärmschutzmaßnahmen durch Auflagen vorgegeben worden. Durch diese verfügten Aufla-

gen wurde Ansprüche gegen den Flughafen und damit der angestrebte Schutz begründet. Es ist mithin nicht dem Flughafen überlassen, selbst über Lärmschutzmaßnahmen zu entscheiden.

Bei der Abwicklung der Ansprüche begegnen sich die Beteiligten wie in jedem Nachbarschaftsverhältnis auf gleicher Ebene; das Verhältnis zwischen Flughafenbetreiber und Anwohner ist ein privatrechtliches. Im Streitfall sind Ansprüche also in diesem Verhältnis vor dem Zivilgericht zu verfolgen.

201. Wann ordnet die Landesregierung an, die Lärmmessungen und die entsprechenden Berichte der Flughafen Düsseldorf GmbH an die Genehmigungsgrenzen und die gesetzlichen Vorgaben anzupassen, wie dies für Flughäfen anderer Bundesländer üblich ist?

Die Fluglärmmessberichte der Flughafen Düsseldorf GmbH mit den Mess- und Auswertungsergebnissen der auf dem Flughafen und in dessen Umgebung installierten Anlagen zur fortlaufend registrierenden Messung der durch die an- und abfliegenden Luftfahrzeuge entstehenden Geräusche (Fluglärmmessanlage) sowie die Lärmmessungen selbst entsprechen den geltenden rechtlichen Vorgaben.

202. Welche Erfahrungen und Erkenntnisse liegen aus dem „Probetrieb“ vor, mit dem der Nachweis erbracht werden sollte, dass auch 45 Flugbewegungen in einer Stunde allein auf der Hauptbahn abgewickelt werden kann?

Grundlage für den Probetrieb am Flughafen Düsseldorf ist folgende Passage der Betriebsgenehmigung vom 09. November 2005:

„In den letztgenannten weiteren 56 Tagesstunden pro Kalenderwoche ist eine Erhöhung des genannten Koordinierungseckwertes um bis zu 5 Slots pro Stunde zulässig, wenn belegt wird, dass die Kapazität der Hauptstart/landebahn ausreicht, auch für diese zusätzlichen Flugbewegungen unter den gegebenen Rahmenbedingungen Verkehrsüberhänge abzuwickeln, die aufgrund nicht planbarer exogener verkehrsbedingter Parameter auftreten. Die Anforderungen an den Nachweis sind mit der Genehmigungsbehörde abzustimmen.“

Als Nachweisverfahren wurde mit dem Flughafen, dem Flughafenkoordinator und der Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS) ein Probetrieb über drei Flugplanperioden vereinbart, der eine schrittweise Erhöhung der geplanten Flugbewegungen pro Stunde von 40 auf 45 Bewegungen vorsieht.

Bei dem Probetrieb soll ermittelt werden, ob 45 geplante Bewegungen im Einbahnbetrieb dauerhaft durchgeführt werden können, ohne dass inakzeptable Verzögerungen entstehen, die unmittelbar durch die Bahnkapazität bedingt sind. Die Messung der Verzögerung wird wie folgt durchgeführt:

Bei Abflügen wurden für jeden Luftfahrzeugtyp für den Zeitraum vom Erbeten der Anlassfreigabe bis zum Startzeitpunkt Standardzeiten ermittelt. Diese Zeit wird mit der tatsächlich benötigten Zeit verglichen. Anschließend wird aus den Verzögerungen aller Flüge der jeweiligen Stunde eine durchschnittliche Verzögerung errechnet.

Bei Anflügen wurden für jeden Luftfahrzeugtyp für den Zeitraum des Überfliegens eines bestimmten Anflugpunktes bis zum Aufsetzen auf der Landebahn unter Zugrundelegung eines verzögerungsfreien Anfluges auf dem veröffentlichten Anflugverfahren Standardzeiten ermit-

telt. Diese Zeit wird mit der tatsächlich benötigten Zeit verglichen, um dann analog zu den Abflügen eine durchschnittliche Verzögerung zu ermitteln.

Bislang liegen Ergebnisse aus 2 Flugplanperioden vor, in denen die Zahl der geplanten Flugbewegungen pro Stunde ausgehend von 40 geplanten Flugbewegungen auf 41, dann 42 und nunmehr 43 geplante Flugbewegungen gesteigert wurde. Dabei wurden nur geringfügige Veränderungen in dem durchschnittlichen Verzögerungswert festgestellt. Bei 40 geplanten Flugbewegungen lag dieser Wert bei durchschnittlich 5,14 Minuten. Der bis jetzt höchste Wert betrug 5,42 Minuten und lag damit immer noch deutlich unter dem Richtwert von 8 Minuten.

Eine Evaluation des Probebetriebes erfolgt durch das MBV nach Ablauf der Sommerflugplanperiode 2009. Sie wird überwiegend auf den Auswertungen der DFS basieren.

203. Wie oft und wann wurden bisher beim „Probetrieb“ im Einbahnbetrieb mehr als 40 Flugbewegungen in einer Stunde geplant?

In der bis jetzt ausgewerteten Sommerflugplanperiode 2008 gab es 232 Stunden mit mehr als 40 geplanten Flugbewegungen bei Einbahnbetrieb.

Angaben in Tag und Uhrzeit UTC (universal-time-coordinated)

April:

2-10:00 und 13:00, 3-10:00, 4-10:00, 5-10:00, 6-14:00 und 15:00, 10-10:00, 11-10:00 und 11:00, 12-09:00, 13-14:00, 16-10:00 und 13:00, 17-10:00, 19-09:00, 20-14:00, 15:00 und 16:00, 22-13:00, 23-13:00, 24-10:00, 25-10:00, 26-10:00, 27-14:00, 15:00 und 16:00,

Mai:

1-10:00, 2-04:00, 10:00, 11:00 und 13:00, 3-08:00, 5-11:00, 6-11:00 und 13:00, 7-10:00 und 13:00, 8-10:00, 9-04:00, 10:00, 11:00 und 13:00, 10-08:00, 09:00, 10:00 und 11:00, 11-15:00, 16-10:00, 11:00 und 12:00, 19-10:00, 20-11:00 und 12:00, 21-12:00 und 13:00, 22-10:00 und 18:00, 25-13:00

Juni:

1-13:00, 16:00 und 18:00, 8-13:00 und 14:00, 15-13:00, 14:00, 15:00 und 16:00, 17:00 und 18:00, 22-09:00, 15:00 und 16:00, 13:00 und 14:00, 29-08:00, 09:00 und 15:00, 16:00, 17:00 und 18:00

Juli:

6-09:00, 13:00, 14:00, 15:00, 16:00, 17:00 und 18:00, 13-09:00, 14:00 und 16:00, 27-18:00

August:

10-11:00, 12-10:00, 13-18:00, 14-11:00, 15-10:00, 16-09:00 und 11:00, 17-09:00 und 14:00, 19-10:00, 20-14:00, 22-13:00, 24-14:00, 25-10:00, 11:00 und 18:00, 26-11:00, 14:00 und 18:00, 27-10:00, 28-10:00 und 13:00, 29-11:00, 30-06:00, 09:00 und 11:00, 31-09:00 und 17:00

September:

1-10:00, 12:00 und 13:00, 2-10:00, 11:00 und 12:00, 3-10:00, 13:00 und 18:00, 4-11:00, 12:00 und 13:00, 5-10:00, 11:00, 12:00 und 13:00, 6-08:00 und 09:00, 7-09:00,14:00, 15:00 und 17:00, 8-12:00 und 13:00, 9-10:00,12:00 und 13:00, 10-10:00 und 13:00, 11-12:00 und 13:00, 12-10:00, 11:00 und 12:00, 14-16:00, 17:00 und 18:00, 15-11:00 und 12:00, 16-11:00, 12:00 und 13:00, 17-10:00, 11:00, 12:00 und 13:00, 18-10:00, 11:00 und 18:00, 19-11:00 und 13:00, 20-09:00 und 10:00, 21-09:00, 15:00 und 17:00, 22-10:00, 11:00,12:00 und 18:00, 23-11:00, 12:00 und 13:00, 24-11:00, 25-10:00, 11:00 und 13:00, 26-10:00, 11:00 und 13:00, 27-08:00, 09:00 und 11:00, 28-09:00 und 15:00, 29-10:00 und 12:00, 30-13:00

Oktober:

2-13:00, 3-14:00, 4-09:00 und 10:00, 5-14:00, 8-13:00, 9-10:00 und 14:00, 10-10:00 und 11:00, 11-09:00, 12-09:00, 13:00, 14:00 und 17:00, 13-13:00, 14-13:00, 15-13:00, 16-10:00 und 11:00, 17-13:00, 19-14:00 und 18:00, 20-13:00, 21-09:00 und 10:00, 22-13:00, 23-11:00, 24-10:00, 25-08:00, 26-17:00, 30-15:00 und 19:00, 31-11:00

- 204. Wie oft und wann beim „Probetrieb“ konnte die Realisierung als "gelungen" gewertet werden, wann und wie oft als "gescheitert"?
Nach welchen Kriterien wird die Bewertung vorgenommen?
Warum wurden diese Kriterien nicht öffentlich gemacht?
Wer evaluiert den Probetrieb? Wie geschieht dies?**

Vgl. Beantwortung zur Frage zu 202.

- 205. Wie beurteilt die Landesregierung den Umstand, dass immer mehr Niederländer die Ticketabgaben in ihrem Land zu umgehen suchen, indem sie mit dem PKW zum Flughafen Düsseldorf fahren?
Wie ist die verstärkte Werbung in den Niederlanden und der „modal split“ umweltpolitisch zu bewerten?**

- 206. Wie beurteilt die Landesregierung die auch in diesem Zusammenhang anfallenden Umweltbelastungen durch An- und Abreiseverkehr?**

Die Wahl des Verkehrsmittels und - bei Flugreisen - des Abflughafens steht in der Europäischen Union jeder Bürgerin und jedem Bürger frei. Es ist nicht Aufgabe der Landesregierung, die diesbezüglichen Entscheidungen niederländischer Bürgerinnen und Bürger zu kommentieren oder zu kritisieren. Eine Forderung nach Reglementierung des Reiseverhaltens niederländischer Bürgerinnen und Bürger entspricht nicht der Haltung der Landesregierung.

- 207. Warum wurden die Bereitstellungsentgelte am Flughafen Düsseldorf schnell wieder abgeschafft?
Wie bewertet die Landesregierung die Aussage: Die Bereitstellungsentgelte führten dazu, dass die Nichtnutzungsquote zugeteilter Slots von rund 20 % auf rund 10% gedrückt werden konnte?
Warum wurde die Wirkung der Maßnahme nicht vor einer neuen Betriebsgenehmigung abgewartet und evaluiert?
Welche Wirkungen konnten wann beobachtet werden? (bitte zeitlich genau zuordnen, Nichtnutzungsquoten in den Jahren vor Einführung des Bereitstellungsentgeltes, im Zeitraum der Gültigkeit, jeweils getrennt nach Winter- und Sommerflugplanperiode und in den Jahren danach).**

208. Wie hoch war in den letzten 10 Jahren jeweils die jährliche Zahl der a) angefragten b) zugeteilten c) zurückgegebenen und d) letztlich genutzten Slots am Flughafen Düsseldorf? Bitte getrennt für alle Flugplanperioden angeben!

Das Bereitstellungsentgelt wurde im Herbst 2003 mit Wirkung ab Sommerflugplan 2004 bekannt gemacht. Die Maßnahme führte zu einer deutlichen Absenkung der sog. No-Show-Quote (vgl. Tabelle unten).

Die entsprechenden Erfahrungen wurden Ende 2004 in die Gestaltung einer längerfristigen „Entgeltrahmenvereinbarung (ERV)“ mit den Luftverkehrsgesellschaften und deren Verbänden eingebracht. Auch wenn in dieser neuen Vereinbarung das Bereitstellungsentgelt in der bisherigen Form nicht mehr enthalten war, zeigt die Entwicklung der Folgejahre, dass durch Abschluss der ERV die positiven Wirkungen auf die No-Show-Quote erhalten werden konnten.

Die Auswirkungen auf Nichtnutzungsquoten, getrennt nach Flugplanperioden sind aus der nachfolgenden, durch den Flughafen Düsseldorf gelieferten Statistik ersichtlich.

Flugplanperiode	Beantragte Slots (1)	Zugeteilte Slots nach Konferenz *) (2)	Zugeteilte Slots nach SRD **) (3)	Genutzte Slots (4)	No-Show Quote (in %) ((3)-(4))/(3)
Winter 1998/1999	86.515	80.903	78.133	69.768	10,7%
Sommer 1999	145.102	123.102	122.786	113.628	7,5%
Winter 1999/2000	89.925	78.857	76.798	66.414	13,5%
Sommer 2000	142.385	124.219	124.512	113.619	8,7%
Winter 2000/2001	79.497	78.161	76.539	66.913	12,6%
Sommer 2001	167.819	128.982	126.694	115.564	8,8%
Winter 2001/2002	91.853	86.350	82.212	66.289	19,4%
Sommer 2002	138.890	129.468	123.792	109.548	11,5%
Winter 2002/2003	88.414	88.088	82.867	70.372	15,1%
Sommer 2003	140.799	130.885	128.249	104.399	18,6%
Winter 2003/2004	95.414	90.387	78.312	71.248	9,0%
Sommer 2004	161.691	136.579	133.984	119.819	10,6%
Winter 2004/2005	99.968	90.466	78.700	69.470	11,7%
Sommer 2005	154.939	133.601	125.329	119.028	5,0%
Winter 2005/2006	113.321	88.193	81.148	71.999	11,3%
Sommer 2006	182.286	131.634	135.529	127.472	5,9%
Winter 2006/2007	105.842	98.412	87.285	79.612	8,8%
Sommer 2007	163.216	146.147	141.065	134.623	4,6%
Winter 2007/2008	106.471	101.140	95.921	85.705	10,7%
Sommer 2008	170.855	142.812	138.290	133.188	3,7%

* Welt-Flugplankonferenz

** Slot-Return-Deadline

209. Warum wurden im Jahr 2006 von 262.000 zugeteilten Slots nur rund 215.000 genutzt (und von diesen nur rund 200.000 im Linien-, Charter- und Pauschflugverkehr, Quelle: Arbeitsgemeinschaft Verkehrsflughäfen)? Wie ist die Nutzung in 2007 und 2008? Wie bewertet die Landesregierung dies?

Die Landesregierung hat im Bereich der Slotvergabe bzw. Slotnutzung keine Zuständigkeit. Zuständig ist der Flughafenkoordinator der Bundesrepublik Deutschland (FHKD). Dieser beantwortet die Frage wie folgt:

„Die in der Frage genannten 262.000 bzw. 215.000 Slots für 2006 sind in unserem Datenbestand nicht enthalten. Wir nehmen an, dass sich diese Zahlen auf das ganze Jahr 2006 beziehen. Wir vergleichen die Anzahl der zugeteilten Slots, die nach der Slot Return Deadline (also nach dem gesetzlich vorgesehenen Rückgabezeitpunkt nach der Flugplankonferenz) für die kommende Flugplansaison aktuell genutzt werden sollen mit der Anzahl der Slots, die am Saisonende tatsächlich noch genutzt werden. Dieser Vergleich ergibt folgendes Bild:

Saison	SlotReturnDeadline	Endstand	Abnahme	in %	
S06	135.529		128.404	7.125	5,3
W06	86.359		80.332	6.027	7,0
S07	141.382		135.003	6.379	4,5
W07	96.151		86.267	9.884	10,3
S08	138.157		133.989	4.168	3,0
W08	89.122		79.067	10.055	11,3

Für die Flugplanperioden S06 und W06 zusammen ergeben sich ca. 221.800 Slots zum Zeitpunkt Slot Return Deadline bzw. knapp 209.000 Slots zum Saisonendstand. D.H. dass ca. 6% der zum Zeitpunkt ReturnDeadline koordinierten Slots nicht genutzt wurden. Die in der EU Slot VO verankerte „80/20 Rule“ besagt demgegenüber, dass Flüge auch dann Historische Priorität erhalten, wenn sie zu mindestens 80% genutzt werden. Im Umkehrschluss bedeutet dies, dass 20% nicht genutzt zu werden brauchen. Zumindest für die Gesamtheit aller koordinierten Flüge liegt die tatsächliche Nutzung weit über diesen Forderungen.“

210. Wie erklärt die Landesregierung die Diskrepanzen zwischen den Arbeitsstätten-erhebungen des Institutes für Handelsforschung (IfH) an der Universität zu Köln und den Zahlen sozialversicherungspflichtig Beschäftigter am Flughafen Düsseldorf?

Die Frage kann nicht beantwortet werden, da nach Auskunft der Flughafen Düsseldorf GmbH ihr die absolute Zahl der „sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Flughafen Düsseldorf“ nicht bekannt ist.

211. Welche Zurechnungsverfahren hat das IfH Köln bei seinen Untersuchungen über die Arbeitsstätten am Flughafen Düsseldorf angewandt?

Im Bericht des IfH wird zum methodischen Vorgehen ausgeführt:

„Angeschrieben wurden alle Unternehmen, die nach Kenntnis der Flughafen Düsseldorf GmbH Mitarbeiter auf dem Flughafen beschäftigen. Zu dieser Gruppe zählen am Flughafen ansässige Firmen ebenso wie Unternehmen, die Mitarbeiter von außerhalb zum Flughafen entsenden und solche, die Mitarbeiter auf dem Gelände der „Airport City“ beschäftigen.“

- 212. *Wie hoch sind die Miet- bzw. Pachtzinsen, die die Flughafengesellschaft Düsseldorf den Grundstückseigentümern des Flughafengeländes zahlt? Sind diese Miet- bzw. Pachtzinsen nach Auffassung der Landesregierung marktkonform?***

Die Flughafen Düsseldorf GmbH war nicht zu einer Veröffentlichung der Miet- und Pachtzinsen bereit.

- 213. *Warum wird bei Starts in südwestliche Richtung die Umwegroute MODRU geflogen und nicht der mindestens 30 km kürzere Direktweg? Dieser Umweg bedeutet außer den Mehrkosten wie viele Tonnen CO₂-Umweltbelastung im Jahr?, die nicht notwendig wären, da nichts mehr gegen eine Begradigung der Strecke, so wie sie bis 2001 war, spricht.***

Aufgrund der großen Verkehrsdichte im Unteren Luftraum darf über das belgische Staatsgebiet nur oberhalb einer Höhe von 21.000 Fuß (ca. 3.600 m) eingeflogen werden. Da sichergestellt werden musste, dass alle Luftfahrzeugtypen diese Flughöhe erreichen, wurde die Abflugroute MODRU konzipiert, die eine solche Höhenrestriktion am Punkt MODRU (bei Heinsberg) enthält. Eine mit der Fragestellung angenommene Veränderung dieser Konstellation hat es nicht gegeben.

- 214. *Warum ist der schon vor Jahren gestellte Antrag der Flughafengesellschaft Düsseldorf auf Verlängerung der Hauptstartbahn noch immer nicht abgelehnt worden? Der Antrag ist schließlich mit dem Angerlandvergleich nicht zu vereinbaren. Wie hoch sind die Kosten für die damals trotzdem begonnene Bearbeitung des Antrags (Vorbereitung eines Planfeststellungsbeschlusses)? Wer bezahlt diese vermeidbar gewesenen Aufwendungen?***

Die FDG hat den Antrag auf Planfeststellung bisher nicht zurückgenommen. Die Tatsache, dass eine Verlängerung der Hauptstart- und -landebahn auf 3.600 m mit dem Angerland-Vergleich nicht zu vereinbaren ist, hat nicht zwangsläufig die sofortige Ablehnung des Antrags zur Folge. Aufgrund des vom Bundesverwaltungsgericht durch Beschluss vom 19. Februar 2003 bestätigten und daher rechtskräftigen Urteils des OVG NRW vom 5. September 2002 steht fest, dass der Angerland-Vergleich weiterhin gültig ist. Das OVG hat aber festgestellt, dass der Vergleich durchaus geändert werden kann und auf verschiedene Möglichkeiten der Änderung hingewiesen. Infolge dessen haben in der letzten Legislaturperiode Sondierungsgespräche zwischen den Parteien des Angerland-Vergleichs stattgefunden. Ihnen bleibt unbenommen diese Gespräche wieder aufzunehmen. Die Genehmigungsbehörde hätte sich - wie bisher - jeder Mitwirkung zu enthalten.

Sollte die FDG von dem Vorhaben endgültig Abstand nehmen, hätte sie die Kosten des Verfahrens zu tragen.

- 215. Welche laufenden Planfeststellungsverfahren für einen weiteren Ausbau der Vorfelder oder andere Ausbaumaßnahmen gibt es? Werden ohne UVP realisierte, frühere Ausbauten bei der jetzt angekündigten UVP mitbetrachtet? Wenn ja, welche und mit welchem Ergebnis? Wenn nein, warum nicht? Erfolgt wie jetzt von der EU beim Flughafen Wien angeordnet eine Gesamtbeurteilung der Umweltverträglichkeit der Ausbauten der letzten Jahre (seit dem Brand)?**

Zur Herstellung von Ersatzflächen für - im östlichen Flughafengelände entfallende - Abstellpositionen im westlichen Bereich des Flughafengeländes wurde von der Flughafen Düsseldorf GmbH die Planfeststellung beantragt.

In der durchzuführenden Umweltverträglichkeitsprüfung werden auch frühere - für die Umweltauswirkungen der zu genehmigenden Änderung relevante - Ausbaumaßnahmen als Vorbelastungen erfasst.

Die erforderliche Umweltverträglichkeitsstudie ist noch nicht abgeschlossen. Der Umfang der Umweltverträglichkeitsprüfung wird entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen durch den Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens bestimmt.

- 216. Wie bewertet die Landesregierung die per Negativattest genehmigten baulichen Änderungen wie Bau der Wartungshallen und die daraus resultierenden Baumaßnahmen wie die Verschiebung des Rollwegs MIKE und Verlagerung des Betriebshofes, die die Voraussetzungen schaffen für die Erweiterung des Vorfeldes West? Welche Umweltauswirkungen wurden hierbei betrachtet, welche nicht und warum nicht?**

Diese Baumaßnahmen wurden nach den Kriterien des § 8 Abs. 3 LuftVG auf ihre luftrechtliche Relevanz geprüft. Gegenstand der Prüfung war daher auch eine Vorprüfung des Einzelfalls im Bezug auf erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen des Vorhabens. Die Prüfungen haben jeweils ergeben, dass für die Vorhaben ein Planfeststellungsverfahren gem. §§ 8 ff LuftVG nicht erforderlich war. U.a. wurde festgestellt, dass die Vorhaben keinen Einfluss auf die Zahl der Flugbewegungen haben konnten, da diese durch die Genehmigung vom 09. November 2005 begrenzt sind.

- 217. Wie ist die Versiegelung von rd. 50.000 Quadratmetern u. a. mit Blick auf wasserrechtliche Folgen zu beurteilen?**

Die zuständige Wasserbehörde hat der FDG mitgeteilt, dass für die Realisierung der letztlich zur Planfeststellung beantragten Vorfeldflächen eine neue wasserrechtliche Einleitungserlaubnis erforderlich sei. Ob und ggf. welche Gutachten und Unterlagen für den diesbezüglichen wasserrechtlichen Komplex des Planfeststellungsverfahrens von der FDG beizubringen sind, wird die Wasserbehörde der Planfeststellungsbehörde mitteilen. Die wasserrechtlichen Folgen des Vorhabens können erst nach Auswertung der Ergebnisse des Anhörungsverfahrens beurteilt werden.

- 218. Erachtet die Landesregierung für die Erweiterung des Vorfeldes West ein für die Nachtzeit von 22 bis 6 Uhr stundenscharfes Bodenlärmgutachten aufgrund der besonderen Belastungssituation in Lohausen für erforderlich?
Falls ja, warum wurde dies nicht vor Beginn der zusammenhängenden Baumaßnahmen von der Vorhabenträgerin gefordert?
Falls nein, warum nicht?**

Bestandteil der erforderlichen Unterlagen für die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens ist auch ein Fluglärmgutachten nach Maßgabe des neuen Fluglärmgesetzes und der LuftVZO. Das Gutachten wird sich somit auch auf die Bodenlärm Auswirkungen der geplanten Vorfeldflächen beziehen.

- 219. Wie hoch war der Gesamtaufwand einschließlich der Zuschüsse des Flughafens Düsseldorf, der in diesen Jahren durch dem Flughafen vorgelegte Rechnungen von Seiten der Eigentümer dieser Häuser betrieben werden musste? (Bitte getrennt nach Jahren in „vor 2000“, 2001, 2002, 2003, 2004, 2005, 2006, 2007, 2008.)**
- 220. Wie hoch waren die Zuschüsse des Flughafens in diesen Jahren? (Bitte getrennt nach Jahren in „vor 2000“, 2001, 2002, 2003, 2004, 2005, 2006, 2007, 2008.)**
- 221. Wie viel Prozent der Anspruchsberechtigten haben auf eine bezuschusste Maßnahme bis heute verzichtet?**
- 222. Wie viel Anträge sind zurzeit noch nicht bewilligt und um welches Antragsvolumen in Euro handelt es sich?**
- 223. Wie viel Anträge sind zurzeit noch nicht ausgeführt, aber bereits bewilligt und um welches Antragsvolumen in Euro handelt es sich?**
- 224. Bis wann sollen alle gestellten Anträge abgearbeitet sein?**

Den inhaltlich zusammenhängenden Fragen ist nicht zu entnehmen, welche „Eigentümer dieser Häuser“ gemeint sind. Eine Beantwortung ist daher nicht möglich.

- 225. Welche Vorschriften über die Einhaltung von Mindestflughöhen gibt es und wie werden diese kontrolliert bzw. bei Nichteinhaltung sanktioniert?**

Die Mindestflughöhen für Flüge nach Sichtflugregeln richten sich nach § 6 der Luftverkehrsordnung (LuftVO). Für Flüge nach Instrumentenflugregeln gilt § 36 der LuftVO.

Die Einhaltung von Mindesthöhen bei Flügen nach Instrumentenflugregeln, nach denen der an- und abfliegende Luftverkehr des Flughafens Düsseldorf ganz überwiegend erfolgt, wird von der zuständigen Flugsicherung kontrolliert. Dieses ist fast immer durch die Benutzung der Radaranlagen möglich, da auf diesen in der Regel auch die jeweilige Flughöhe angezeigt wird. In der Praxis werden die Flüge allerdings nicht in der Mindesthöhe durchgeführt, da grundsätzlich nur in der Höhe geflogen werden darf, die dem Luftfahrzeugführer durch die Flugsicherung zugewiesen wird. Die Flugsicherung verwendet als Mindesthöhe die sogenannte Minimum-Radar-Vectoring-Altitude (MRVA), die deutlich oberhalb der gesetzlichen Mindesthöhe liegt und nicht nur die Hindernissituation in dem entsprechenden Sektor berücksichtigt, sondern auch einen zusätzlichen Puffer von ca. 150m über der Obergrenze des unkontrollierten Luftraums gewährleistet.

Die Einhaltung von Mindesthöhen bei Flügen nach Sichtflugregeln innerhalb der Kontrollzone des Flughafens Düsseldorf wird ebenso von der Flugsicherung kontrolliert.

Hat ein Luftfahrzeugführer nachweislich und ohne sachlichen Grund die Sicherheitsmindesthöhe unterschritten, kann ein Ordnungswidrigkeitsverfahren durch die zuständige Luftfahrtbehörde eingeleitet werden. Zuwiderhandlungen können nach § 58 Abs. 1 Nr. 10 und Abs. 2 LuftVG in Verbindung mit § 43 LuftVO mit bis zu 50.000 Euro geahndet werden.

226. Wie bewertet die Landesregierung die mit deutlicher Mehrheit beschlossene Missbilligung und Kritik der DUS-Fluglärmkommission, dass sie in „wesentliche Entscheidungsprozesse, für die die Kommission gemäß § 32b LuftVG nicht eingebunden ist und nicht eingebunden wird“ und dass sie sich „daran gehindert sieht, vollumfänglich ihre gesetzliche Aufgabe gemäß § 32b LuftVG zu erfüllen“? Sind dem zuständigen Minister diese Vorgänge bekannt? Wenn ja, welche Konsequenzen gedenkt er daraus zu ziehen? Wenn nein, warum nicht?

Die Fluglärmkommission ist berechtigt, der Genehmigungsbehörde sowie der für die Flugsicherung zuständigen Stelle Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung gegen Fluglärm oder zur Verringerung der Luftverunreinigung durch Luftfahrzeuge in der Umgebung des Flugplatzes vorzuschlagen.

An dieser Beratung war und ist die Fluglärmkommission für den Flughafen Düsseldorf nicht gehindert.

Alle Aspekte der von der Kommission geäußerten Kritik waren bereits in verschiedenen Kommissionssitzungen Gegenstand der Erörterung. Mit Schreiben vom 30. Januar 2009 hat die Genehmigungsbehörde nochmals zusammenfassend gegenüber der Kommission Stellung genommen und ist der Kritik entgegen getreten.

227. Welche konkreten Ergebnisse, Verfahren und Sanktionen ergaben sich aus den neu eingeführten Kontrollinstrumenten SPMC und MMR? Bitte zumindest die Anzahl der Verfahren, die Aufteilung auf Fluggesellschaften und Strafen in € auflisten! Welche Verfahren sind noch anhängig?

Seit Bestehen des SPMC und seiner Arbeitsgruppe hat es insgesamt 10 Tagungen gegeben. Dabei wurden 43 Fluggesellschaften um eine schriftliche Stellungnahme gebeten, 14 Fluggesellschaften erhielten die Gelegenheit zur mündlichen Erläuterung ihrer Flugpraxis und nach vergeblichen Mahnungen wurde das LBA in 13 Fällen um die Einleitung eines Ordnungswidrigkeitsverfahrens ersucht. Von diesen Verfahren wurden inzwischen 11 Verfahren mit einem Bußgeldbescheid abgeschlossen. Die Bußgelder lagen je nach Umfang und Schwere zwischen 1.500 Euro und 28.500 Euro. Die anhängigen bzw. abgeschlossenen 13 Bußgeldverfahren betreffen insgesamt 4 Fluggesellschaften.

228. Warum weigert sich die Landesregierung, Protokolle oder wenigstens konkrete Ergebnisse des SPMC und des MMR wenigstens dem Vorsitzenden der 32b-Kommission mitzuteilen?

Das SPMC ist ein Unterausschuss des Koordinierungsausschusses und dient der Beratung des Flughafenkoordinators mit dem Ziel, Luftverkehrsgesellschaften zu identifizieren, die regelmäßig und vorsätzlich gegen die Koordinierungsvorschriften verstoßen. Dieses Gremium

unterliegt dem EU-Recht. Eine Mitgliedschaft ist nur für betroffene Behörden, Flughäfen, Luftverkehrsgesellschaften und deren Verbände möglich. Die Sitzungen sind nicht öffentlich und vertraulich.

Ohne die freiwillige Beteiligung der Luftverkehrsgesellschaften wäre das SPMC nicht funktionsfähig, so dass eine Kontrolle nur bedingt stattfinden würde.

229. Warum behindert die Landesregierung die Arbeit der Fluglärmkommission?

Siehe Antwort zur Frage 226.

230. Warum unterstützt die Landesregierung bis zu 20 tägliche Flüge nach bzw. von Frankfurt?

Wie bewertet sie diesbezügliche Fahrzeit, Arbeitsplätze und Streckenausbaukosten der ICE-Strecke nach Frankfurt?

231. Wie bewertet die Landesregierung das (wie hohe?) Sitzplatzangebot und die Ausnutzung desselben pro Maschine?

Bei den von den Luftverkehrsgesellschaften zwischen den Flughäfen Düsseldorf und Frankfurt am Main angebotenen Linienflügen handelt es sich in erster Linie um Zubringerflüge von und zu den Interkontinentalverbindungen ab Frankfurt am Main. Diese Flüge werden von der Landesregierung weder behindert noch unterstützt. Auf dieser Strecke befinden sich die Luftverkehrsgesellschaften im Wettbewerb mit den Verkehrsträgern Straße und Schiene. Die Landesregierung hat weder die Absicht noch die Möglichkeiten, reglementierend in diesen Wettbewerb einzugreifen.

6.2. Flughafen Köln/Bonn

232. Wie viele Menschen rund um den Flughafen Köln/Bonn sind nach Ansicht der Landesregierung davon betroffen, dass zwischen 22:00 und 06:00 Uhr mindestens sechs Mal pro Nacht mindestens 75 dB(A) ankommend an der Wohnbebauung erreicht werden? (Bitte nach Städten und Gemeinden getrennt angeben!)

Eine solche Kontur steht nicht zur Verfügung.

233. Wie viele Menschen rund um den Flughafen Köln/Bonn sind nach Ansicht der Landesregierung davon betroffen, dass zwischen 22:00 und 06:00 Uhr mindestens sechs Mal pro Nacht mindestens 70 dB(A) ankommend an der Wohnbebauung erreicht werden? (Bitte nach Städten und Gemeinden getrennt angeben!)

Eine solche Kontur steht nicht zur Verfügung.

234. Für welches Jahr rechnet die Landesregierung mit der Umsetzung der einschlägigen Landtagsbeschlüsse zur Durchsetzung eines nächtlichen Passagierflugverbotes für die Zeit zwischen 0:00 und 5:00 Uhr?

Der Verkehrsminister hat in der Plenarsitzung des Landtags am 24. August 2007 zu Tagesordnungspunkt 4 ausführlich erläutert, warum am Flughafen Köln/Bonn ein Verbot des nächtlichen Passagierflugbetriebs zwischen 00.00 Uhr und 05.00 Uhr aus Rechtsgründen nicht ausgesprochen werden kann (vgl. Plenarprotokoll 14/68, Seiten 7797 bis 7799).

235. Welche Erkenntnisse hat die Landesregierung über Bemühungen des Flughafens Köln/Bonn, weitere Nachtflüge oder Gesellschaften, die solche betreiben, für den Flughafen Köln/Bonn zu akquirieren?

Die Geschäftspolitik am Flughafen Köln/Bonn ist Angelegenheit der Geschäftsführung der Flughafen Köln/Bonn GmbH.

236. Was unternimmt die Landesregierung vor dem Hintergrund der europaweit meisten Nachtflüge am Flughafen Köln/Bonn, um die Menschen rund um den Flughafen Köln/Bonn vor Lärm aus dem Nachtflug zu schützen?

Es trifft nicht zu, dass am Flughafen Köln/Bonn europaweit die meisten Nachtflüge stattfinden. Zahlreiche Flughäfen in Deutschland und in Europa sind nachtoffen. In Deutschland gibt es z. B. am Flughafen Frankfurt deutlich mehr Nachtflugbewegungen und auch am Flughafen Leipzig/Halle liegt ein vergleichbarer Nachtflugbetrieb vor.

Darüber hinaus ist der Nachtflugbetrieb am Flughafen Köln/Bonn im Jahr 2008 stark zurückgegangen und dieser Rückgang setzt sich bislang im Jahr 2009 weiter fort. Zum Schutz der Menschen im Umfeld des Flughafen Köln/Bonn wurde eine Reihe von Maßnahmen zur Lärminderung umgesetzt. Dazu gehören u. a. die Einführung des CDA-Anflugverfahrens, die Novellierung der Landeentgeltordnung unter stärkerer Berücksichtigung des tatsächlich gemessenen Lärms sowie umfangreiche Maßnahmen des passiven Schallschutzes.

237. Warum sieht sich Landesregierung nicht in der Verpflichtung, alleine oder zusammen mit dem Bund und / oder dem Umweltbundesamt eine auch von Seiten der Landesregierung akzeptierte epidemiologische Studie zu den gesundheitlichen Folgen des Nachtfluglärms am Flughafen Köln/Bonn zu initiieren?

Zu den möglichen Folgen des Nachtfluglärms für die menschliche Gesundheit existieren bereits zahlreiche wissenschaftliche Untersuchungen und gutachterliche Stellungnahmen.

Zukünftig regelt das Fluglärmschutzgesetz in der seit 07. Juni 2007 geltenden Fassung umfassend den Lärmschutz in der Umgebung von Flugplätzen. Die dort festgelegten Zumutbarkeitsgrenzwerte decken die Aspekte des Gesundheitsschutzes mit ab.

238. Wie viele Gebäude sind im Rahmen des so genannten freiwilligen Schallschutzprogrammes des Flughafen Köln/Bonn bis Ende 2008 durch Zuschüsse des Flughafens Köln/Bonn schallgeschützt worden? (Bitte getrennt nach Jahren in „vor 2000“, 2001, 2002, 2003, 2004, 2005, 2006, 2007, 2008.)

Nach Angaben der Flughafen Köln/Bonn GmbH ergibt sich folgendes Bild:

Jahr	Gebäude/Gebäudekomplexe*
vor 2000	3.877
2000	785
2001	635
2002	640
2003	771
2004	888
2005	549
2006	467
2007	246
2008	223

*Die Anzahl der Wohneinheiten liegt deutlich höher.

239. Bei wie vielen Gebäuden ist im Rahmen des so genannten freiwilligen Schallschutzprogrammes des Flughafen Köln/Bonn bis Ende 2008 durch Zuschüsse des Flughafens Köln/Bonn lediglich ein Schlafzimmer und eventuell dazu ergänzend das Dach schallgeschützt worden? (Bitte getrennt nach Jahren in „vor 2000“, 2001, 2002, 2003, 2004, 2005, 2006, 2007, 2008.)

Die Flughafen Köln/Bonn GmbH kann aufgrund des vorgegebenen zeitlichen Rahmens eine solche Auswertung nicht leisten.

240. Wie hoch war der Gesamtaufwand einschließlich der Zuschüsse des Flughafens, der in diesen Jahren durch dem Flughafen vorgelegte Rechnungen von Seiten der Eigentümer dieser Häuser betrieben werden musste? (Bitte getrennt nach Jahren in „vor 2000“, 2001, 2002, 2003, 2004, 2005, 2006, 2007, 2008.)

Die abgefragten Daten werden von der Flughafen Köln/Bonn GmbH statistisch nicht erfasst.

241. Wie hoch waren die Zuschüsse des Flughafens in diesen Jahren? (Bitte getrennt nach Jahren in „vor 2000“, 2001, 2002, 2003, 2004, 2005, 2006, 2007, 2008.)

Nach Angaben der Flughafen Köln/Bonn GmbH ergibt sich folgendes Bild:

Jahr	Zuschüsse in Tsd. Euro
vor 2000	29.176
2000	6.222
2001	5.815
2002	5.065
2003	5.900
2004	6.967
2005	5.531
2006	2.773
2007	1.587
2008	1.204

242. Wie viel Prozent der Anspruchsberechtigten haben auf eine bezuschusste Maßnahme bis heute verzichtet?

Nach Angaben der Flughafen Köln/Bonn GmbH ergibt sich folgendes Bild:

Für ca. 38 % der Objekte im Fördergebiet wurde von den Eigentümern kein Antrag gestellt.

243. Wie viel Anträge sind zurzeit noch nicht bewilligt und um welches Antragsvolumen in Euro handelt es sich?

Nach Angaben der Flughafen Köln/Bonn GmbH ergibt sich folgendes Bild:

Für 61 Gebäude wurden Anträge gestellt, deren Bewilligung noch nicht erfolgt ist. Das Antragsvolumen liegt hier bei ca. 0,4 Mio. €. Darüber hinaus existieren Verfahren, bei denen notwendige Schritte für die Bewilligungsentscheidung durch die Antragssteller noch nicht vollzogen wurden.

244. Wie viel Anträge sind zurzeit noch nicht ausgeführt, aber bereits bewilligt und um welches Antragsvolumen in Euro handelt es sich?

Nach Angaben der Flughafen Köln/Bonn GmbH ergibt sich folgendes Bild:

Für 273 Gebäude mit einem Antragsvolumen von ca. 2 Mio. € steht nach der Bewilligung die Ausführung an.

245. Bis wann sollen alle gestellten Anträge abgearbeitet sein?

Nach Angaben der Flughafen Köln/Bonn GmbH ergibt sich folgendes Bild:

Der abgefragte Termin für die Abarbeitung aller gestellten Anträge kann schon deshalb nicht genannt werden, weil der jeweilige Bearbeitungszeitraum auch vom Mitwirken des Antragstellers abhängt.

246. Geht die Landesregierung davon aus und wie begründet sie es für diesen Fall, dass es außerhalb der jetzt vom Flughafen Köln/Bonn für die Bezuschussung vorgesehenen Gebiete keinerlei Gebiete mehr gibt, in denen es zwischen 22:00 und 06:00 Uhr mindestens sechs mal zu mindestens 75 dB(A) kommt?

Die Landesregierung geht nicht davon aus, dass es außerhalb der jetzt vom Flughafen Köln/Bonn für die Bezuschussung vorgesehenen Gebiete weitere Gebiete gibt, in denen es zwischen 22:00 Uhr und 06:00 Uhr mindestens sechs mal zu mindestens 75 dB(A) kommt, weil in die Berechnung des Gebietes erhebliche Sicherheiten eingeflossen sind, um jeden Betriebsfall zuverlässig abdecken zu können.

So wurde z. B. mit dem mittleren Nachtflugverkehr an Werktagen aus dem Verkehr des Jahres 2000 gerechnet, obwohl an Wochenenden ein deutlich geringerer Nachtflugverkehr stattfindet. Weiterhin wurde jede relevante Betriebsrichtung mit 100% des Verkehrs angesetzt. Schließlich liegen die aktuellen Zahlen im Nachtflugverkehr weit unter den damals in der Berechnung berücksichtigten.

247. Wie viele Flüge zwischen 22:00 und 06:00 Uhr finden zurzeit durchschnittlich pro Nacht mit Fluggerät der Reihe B747-x statt? (Bitte nach Carrier und B747-Typ differenzieren.)

Nach Angaben der Flughafen Köln/Bonn GmbH ergibt sich folgendes Bild:

Im planmäßigen Einsatz bei Nacht sind B 747-400 von UPS mit 5 Starts und British Airways mit einem Start pro Woche. Die entsprechenden Landungen finden in aller Regel vor 22 Uhr statt.

248. Wie viele MD-11 sind jeweils in den Jahren 2002, 2003, 2004, 2005, 2006, 2007 und 2008 gestartet und gelandet? (Bitte getrennt nach Starts und Landungen angeben.)

Nach Angaben der Flughafen Köln/Bonn GmbH ergibt sich folgendes Bild:

Jahr	Landung	Start
2002	618	618
2003	949	945
2004	1644	1643
2005	1881	1881
2006	2127	2127
2007	2156	2157
2008	1524	1525

- 249. Wie viele MD-11 sind jeweils in den Jahren 2002, 2003, 2004, 2005, 2006, 2007 und 2008 zwischen 22:00 Uhr und 6:00 Uhr morgens des Folgetages gestartet und gelandet? (Bitte getrennt nach Starts und Landungen angeben.)**

Nach Angaben der Flughafen Köln/Bonn GmbH ergibt sich folgendes Bild:

Jahr	Landung	Start
2002	314	386
2003	455	673
2004	782	904
2005	831	868
2006	798	1064
2007	841	1179
2008	496	1054

- 250. Von wie vielen Flügen mit dem Flugzeug MD-11 durch die Firma FedEx geht die Landesregierung jeweils für die Jahre 2009, 2010, 2011, 2012 und 2013 aus?**

- 251. Von wie vielen Flügen zwischen 22:00 Uhr und 6:00 Uhr morgens des Folgetages mit dem Flugzeug MD-11 durch die Firma FedEx geht die Landesregierung jeweils für die Jahre 2009, 2010, 2011, 2012 und 2013 aus?**

- 252. Nach Darstellungen des Flughafens und der Firma FedEx ist für 2010 mit mindestens 52 Flügen wöchentlich zu rechnen, ab 2020 mit 106 wöchentlich; die Angaben seien „konservativ“ gerechnet, FedEx selber schließe nach Angaben des Flughafens nicht aus, dass es „weitaus mehr werden können“.
Wie viele der 52 bzw. 106 Flüge finden davon voraussichtlich zwischen 22:00 und 6:00 statt?**

- 253. Wie viele Flugbewegungen der in der vorletzten Frage beschriebenen Flugbewegungen finden vor dem Hintergrund des Flottenmixes der Firma FedEx durch diese im Jahr 2020 voraussichtlich mit MD-11 statt?**

Die Fragen betreffen zukünftige Entwicklungen des Flugbetriebs am Flughafen Köln/ Bonn. Der Landesregierung liegen dazu keine Angaben vor.

- 254. Unterstützt die Landesregierung Bemühungen der Flughafen Köln/Bonn GmbH, Teile oder mehr des FedEx-Hubs aus Paris nach Köln/Bonn zu verlagern?**

Nein.

255. Wie viele A300-B4 sind jeweils in den Jahren 2002, 2003, 2004, 2005, 2006, 2007 und 2008 gestartet und gelandet? (Bitte getrennt nach Starts und Landungen angeben.)

Nach Angaben der Flughafen Köln/Bonn GmbH ergibt sich folgendes Bild:

Jahr	Landung	Start
2002	2203	2204
2003	2077	2075
2004	2076	2075
2005	2118	2114
2006	1647	1651
2007	1351	1351
2008	871	865

256. Wie viele A300-B4 sind jeweils in den Jahren 2002, 2003, 2004, 2005, 2006, 2007 und 2008 zwischen 22:00 Uhr und 6:00 Uhr morgens des Folgetages gestartet und gelandet? (Bitte getrennt nach Starts und Landungen angeben.)

Nach Angaben der Flughafen Köln/Bonn GmbH ergibt sich folgendes Bild:

Jahr	Landung	Start
2002	2055	2078
2003	1926	1964
2004	1970	1910
2005	2022	1925
2006	1458	1453
2007	1173	1125
2008	724	706

257. Wie oft ist die Bonusliste des Bundes seit 1997 verändert worden und welche Veränderungen hat es gegeben? (Bitte einzeln angeben.)

258. Welche dieser Veränderungen haben sich wie auf den Nachtflugbetrieb in Köln/Bonn ausgewirkt?

Die sog. Bonusliste des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wurde im Jahr 1994 aufgrund fehlender internationaler und europäischer Regelungen für eine weitergehende Differenzierung innerhalb der Strahlflugzeuge des Lärmkapitels ICAO Annex 16, Band 1, Kapitel 3 eingeführt. Seitdem wurde die Bonusliste fünfmal verändert – letztmalig im Jahr 2003 (Aufnahme von Flugzeugtypen 1995: A 321, A330, Gulfstream IV, AVRO Regional Jet, B 727-100 Reengined mit 3-Tay-Triebwerken; 1996: Fokker 70, B 777; 1997: A 319; 1998: MD 90; 2003: B 737-800, Canadair RJ, Tupolew 204, Dash 8-400, B 717, Gulfstream V).

Im Bereich des Nachtflugbetriebs auf dem Flughafen Köln/Bonn haben sich die aufgeführten Änderungen unterschiedlich ausgewirkt. Die Flugzeugtypen Tupolew 204 und B 727-100 Reengined mit 3-Tay-Triebwerken werden hier seit Jahren kaum noch eingesetzt. Die übrigen Flugzeugtypen, die entweder baugleich mit bereits auf der Bonusliste geführten Flug-

zeugtypen waren (AVRO Regional Jet) oder neuentwickelte Flugzeugtypen darstellten, werden nach den Planungen der Fluggesellschaften genutzt und ersetzen damit andere Bonuslisten-Strahlflugzeuge.

Seit dem 1. Januar 2006 müssen Strahlflugzeuge die weitergehenden Lärmkriterien des Kapitels ICAO Annex 16, Band 1, Kapitel 4 bei ihrer Zulassung erfüllen.

259. Was unternimmt die Landesregierung, um den Nachtfluglärm zu senken?

Mit der geltenden Nachtflugregelung für den Flughafen Köln/Bonn sind die Voraussetzungen für eine Minderung des Fluglärms in der Nachtzeit geschaffen. Vergl. auch Antwort zur Frage 236.

260. Was unternimmt die Landesregierung, um besonders lärmintensives Fluggerät aus der Zeit zwischen 22:00 und 06:00 Uhr auszuphasen?

Nach Maßgabe der geltenden Nachtflugbestimmungen dürfen am Flughafen Köln/ Bonn in der Nachtzeit (22.00 Uhr bis 06.00 Uhr) nur nach ICAO, Annex 16, Kapitel 3 lärmzertifizierte Strahlflugzeuge, die in der Bonus-Liste des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung enthalten sind, starten und landen. Damit ist der Betrieb von besonders lärmintensivem Fluggerät in der Nacht ausgeschlossen.

261. Welches in der Nacht zwischen 22:00 und 06:00 Uhr eingesetzte Fluggerät entspricht nicht Chapter 4?

Je nach Triebwerk/Zellenkonfiguration weisen die bei Nacht am Flughafen Köln/Bonn eingesetzten Typen B 737-300, B 737-400 und Airbus A 300 B4 einen geringeren Abstand als 10 dB(A) von den Kapitel 3-Grenzwerten auf und entsprechen damit nicht den Anforderungen nach ICAO Annex 16, Band 1, Kapitel 4.

262. Welche Vorschriften über die Einhaltung von Mindestflughöhen gibt es und wie werden diese kontrolliert bzw. bei Nichteinhaltung sanktioniert?

Vgl. hierzu die Beantwortung zu Frage 225, die in analoger Weise auch für den Flughafen Köln/Bonn gilt.

263. Warum gibt es am Flughafen Köln/Bonn keine publizierte Beschwerdeline mit überprüfbarem Beschwerdemanagement?

Die mit der Frage aufgestellte Behauptung ist unrichtig. Die Telefonnummer 02203- 404030 der Fluglärmmess- und Beschwerdestelle der Flughafen Köln/Bonn GmbH ist seit langer Zeit der Bevölkerung bekannt und auch auf der Homepage des Flughafens publiziert. Eingehende Fluglärmbeschwerden werden entsprechend statistisch dokumentiert und beantwortet.

264. Welche Einschätzung zur Wirtschaftlichkeit des Flughafens hat die Landesregierung für die Geschäftsjahre 2009 und 2010?

Die wirtschaftliche Bedeutung des Flughafens Köln/Bonn und seine überragende Funktion in der Region stehen außer Frage. Er gehört mit über 12.000 Erwerbstätigen zu den zehn größten Arbeitsstätten in der Region Köln/Bonn. Zusätzlich zu den direkten Beschäftigungseffekten löst der Flughafen weitere multiplikative Effekte aus, die sich positiv auf die Region und die Gesamtwirtschaft auswirken. Aufgrund der weltweiten Rezession sind in den kommenden Jahren auch im Luftverkehr Einbußen zu erwarten. Es ist davon auszugehen, dass Köln/Bonn sowohl im Passagierverkehr als auch im Frachtverkehr mit spürbaren Rückgängen zu rechnen hat.

265. Welche Einschätzung zur Wirtschaftlichkeit des Flughafens hat die Landesregierung für die Geschäftsjahre 2011 bis 2015?

Siehe Frage 264.

Durch den Erwerb des Grundstückes vom Bund hätte der Flughafen eine wesentliche Grundlage geschaffen, auch in Zukunft weitere wichtige Investoren an die Gesellschaft zu binden. Durch den dauerhaften Wegfall des Erbpachtzinses wäre darüber hinaus mittel- bis langfristig mit steigenden Ergebnissen zu rechnen.

266. Welche Eigentümerstruktur strebt die Landesregierung für den Flughafen Köln/Bonn an, bzw. welche hält sie für ideal und welche möchte sie verhindern?

Diese Frage steht zum jetzigen Zeitpunkt nicht zur Diskussion.

Sollte der Bund seine Anteile am Flughafen Köln/Bonn zum Verkauf stellen, ist es wichtig eine Gesellschafterstruktur zu wählen, die die Interessen des Flughafens berücksichtigt und die wirtschaftliche Zukunft der Gesellschaft nicht gefährdet.

267. Ist die verschiedentlich durch die FDP-Fraktion des Landtages NRW und durch Verkehrsminister Wittke geäußerte Vorstellung, dass am Flughafen Köln/Bonn private Anteilseigner 50 % halten sollten (sogenanntes „Düsseldorfer Modell“) die Zielvorstellung der Landesregierung?

In Hinblick auf die durch die Stadt Köln und das Land Nordrhein-Westfalen unterzeichnete gemeinsame Erklärung ist diese Option hinfällig geworden. Die verbindliche Einigung beinhaltet vielmehr, dass die Anteile des Bundes – im Falle eines Verkaufs – zunächst der Stadt und dem Land zum Kauf angeboten werden. Sollten diese Parteien sich nicht einigen können, steht es dem Bund frei seine Anteile an einen Dritten, u.U. auch an die Kommunen zu verkaufen.

268. Was spricht aus Sicht der Landesregierung gegen eine kommunale Mehrheit, bei der nicht die Stadt Köln alleine, sondern die Summe der kommunalen Gesellschafter eine Mehrheit hat?

Siehe Fragen 266 und 267

269. Welche Möglichkeiten zur Einschränkung des Nachtfluges in Köln/Bonn jenseits der Betriebsgenehmigung sieht die Landesregierung und wie begründet sie dies jeweils?

Derartige Möglichkeiten sieht die Landesregierung nicht.

6.3. Flughafen Münster/Osnabrück

270. In der Luftverkehrskonzeption 2010 heißt es: „Bei 1,6 Mio. Fluggästen im Jahr 1999 stellt sich die Frage eines Schienenanschlusses des Flughafens Münster/Osnabrück aus ökonomischen Gründen vorläufig noch nicht.“ In den letzten Jahren stagnierte die Zahl der Fluggäste bei rund 1,5 Mio. Passagieren (2007: 1,58 Mio., 2006: 1,53 Mio., 2005: 1,51 Mio., 2004: 1,46 Mio.).

Hat die Landesregierung vor diesem Hintergrund die Einschätzung, dass sich die Frage des Schienenanschlusses des Flughafens Münster/Osnabrück angesichts dieser Passagierzahsentwicklung aus ökonomischen Gründen auch in den nächsten Jahren nicht stellt?

Ja.

271. Es gibt derzeit konkrete Pläne, den früheren Militärflughafen im niederländischen Enschede zu einem kompakten internationalen Flughafen auszubauen. Über eine interkontinentalflugtaugliche Start- und Landebahn verfügt der Flugplatz Enschede bereits jetzt. Welche Kenntnisse hat die Landesregierung über den derzeitigen Stand der Ausbauplanungen am Flughafen Enschede

272. Wie bewertet die Landesregierung die Auswirkungen auf die wirtschaftliche Lage des Flughafens Münster/Osnabrück, wenn der Flughafen Enschede als ziviler Flughafen ausgebaut wird?

273. Was hat die Landesregierung bislang unternommen bzw. was wird sie künftig unternehmen, um eine Umwandlung der ehemaligen militärischen Flugbasis Twente zu einem internationalen Flughafen zu verhindern?

Am 31. Dezember 2007 ist der militärische Flugbetrieb am Flugplatz Twente-Enschede beendet worden. Gegenwärtig wird in geringem Umfang ziviler Flugbetrieb durchgeführt. Zur künftigen Nutzung des Flugplatzgeländes ist von der Provinz Overijssel und der Gemeinde Enschede noch keine Entscheidung getroffen worden. Dazu soll das von der niederländischen Regierung für den Sommer 2009 geplante nationale Flughafenkonzept abgewartet werden.

Eine konkrete Einschätzung der Auswirkungen eines etwaigen zivilen Flughafens Twente-Enschede kann erst in Kenntnis einer hierfür erforderlichen Betriebsregelung vorgenommen werden. Bei grenzüberschreitenden Auswirkungen des Vorhabens wäre die deutsche Seite zu beteiligen, die ihre Belange in das Zulassungsvorhaben einbringen könnte.

6.4. Flughafen Paderborn/Lippstadt

274. *Wie ist der Sachstand beim Planfeststellungsverfahren für die Verlängerung der Start- und Landebahn von 2.180 m auf 2.400 m Länge?*

Der von der Bezirksregierung Münster als zuständiger Luftfahrtbehörde erarbeitete Planfeststellungsbeschluss wurde im März 2009 an die Flughafen Paderborn Lippstadt GmbH übergeben.

275. *Welchen Bedarf für einen nächtlichen Flugverkehr sieht die Landesregierung beim Flughafen Paderborn/Lippstadt?*

276. *Wie steht die Landesregierung zu der Forderung der vom Fluglärm betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner nach einem nächtlichen Flugverbot in der Zeit zwischen 22 und 6 Uhr?*

Die Planfeststellungsbehörde hat sich nach Abwägung aller betroffenen Belange und unter Berücksichtigung des gesetzlich nominierten und von der höchstrichterlichen Rechtsprechung eine Regelung getroffen, die u.a. die Zahl der Flugbewegungen in der Zeit von 00.00 Uhr bis 05.00 Uhr auf höchstens 360 pro Jahr, pro Monat jedoch nicht mehr als 50 begrenzt.

In der Zeit zwischen 22.00 Uhr - 24.00 Uhr und 5.00 Uhr - 6.00 Uhr ist der Flugbetrieb mit Strahlflugzeugen grundsätzlich beschränkt auf Flugzeuge, die die Lärmgrenzwerte des Anhangs 16, Kapitel 3 des ICAO-Abkommens nicht überschreiten.

6.5. Flughafen Dortmund

277. *Welche Auswirkungen hätte die von der Dortmunder Flughafengesellschaft geplante Verlängerung der Start- und Landebahn um 800 Meter auf 2.800 Meter und Erweiterung der Betriebszeiten für Starts und Landungen auf die Zeit zwischen 6 Uhr und Mitternacht auf die wirtschaftliche Situation der Flughäfen Paderborn und Münster/ Osnabrück?*

Die Auswirkungen sind abhängig sowohl von der Entwicklung des Luftverkehrs als auch von der Realisierung der Planungen und von den Reaktionen der am Markt operierenden Luftverkehrsgesellschaften. Eine Einschätzung ist derzeit nicht möglich.

6.6. Flughafen Niederrhein

278. *Das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig hat am 16. Oktober 2008 im Verfahren zur Änderungsgenehmigung für die zivile Nutzung des ehemaligen Militärflugplatzes Weeze-Laarbruch (heute: Flughafen Niederrhein) geurteilt, dass die Bezirksregierung Düsseldorf die weitreichende Zulassung des Flugbetriebs in den Nachtrandstunden (22.00 bis 24.00 Uhr, 5.00 bis 6.00 Uhr), in der Nachtkernzeit (00.00 bis 1.00 Uhr) und an Wochenenden nicht auf eine hinreichend differenzierte und detaillierte Bedarfsanalyse gestützt und deshalb das Gewicht des Flugbedarfs gegenüber den Lärmschutzbelangen der Kläger fehlerhaft beurteilt hat. Wie beurteilt die Landesregierung diese Entscheidung des Bundesverwaltungs-*

gerichtetes?

Welche Konsequenzen zieht die Landesregierung hieraus im Hinblick auf die zukünftige Ausgestaltung des Flugbetriebes in den Nachtrandstunden, der Nacht-kernzeit und an Wochenenden?

Die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts vom 16. Oktober 2008 liegt in Bezug auf die Zulassung von Flugbetrieb zur Nachtzeit auf der Linie, die u.a. durch die Entscheidungen zu den Flughäfen Berlin-Schönefeld und Leipzig /Halle vorgezeichnet worden ist. Die Genehmigungsbehörde wird bei der jetzt anstehenden Überarbeitung der Konversionsgenehmigung die höchstrichterlichen Auffassungen berücksichtigen.

6.7. Verkehrslandeplatz Mönchengladbach

279. Von der Gesellschafterversammlung und dem Aufsichtsrat der Flughafengesellschaft Mönchengladbach mbH wird derzeit erwogen, einen Ausbau des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbachs zu einem sog. „Business-Airport“ und eine Verlängerung der Start- und Landebahn von derzeit 1.200 auf circa 1.750 Meter zu verfolgen.

Wie steht die Landesregierung zu diesen Plänen? Inwieweit kann durch die Startbahnverlängerung für den Business-Verkehr Wirtschaftlichkeit hergestellt werden?

Kann dadurch die kritische Größe für einen kostendeckenden Flughafenbetrieb von 0,5 bis 2 Mio. Passagieren erreicht werden?

Für einen Ausbau des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach liegt kein entsprechender Antrag bei der Bezirksregierung Düsseldorf vor.

280. Die Flughafengesellschaft Mönchengladbach stützt sich bei diesen Ausbauplänen auf eine noch nicht veröffentlichte Studie des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt. Sind der Landesregierung die Aussagen dieser Studie bekannt? Falls ja, wie beurteilt die Landesregierung diese Studie?

Nein.

281. Fakt ist, dass der Business-Verkehr nur einen Bruchteil des allgemeinen Reise-luftverkehrs ausmacht und es somit keinen so großen Bedarf gibt, dass sich der Mönchengladbacher Flugplatz wirtschaftlich betreiben lässt. Aus gewichtigen Gründen ist das Planfeststellungsverfahren zum Ausbau abgelehnt worden.

Wie lässt sich nach Auffassung der Landesregierung ein erneuter Einsatz von öffentlichen Mitteln für einen Ausbau des Flughafens rechtfertigen vor dem Hintergrund, dass die Stadt hoch verschuldet ist und die Bezirksregierung seit Jahren keine Genehmigung des Haushaltssicherungskonzeptes erteilt?

Zurzeit liegen der Landesregierung keine Informationen hinsichtlich eines erneuten/ weiteren Planfeststellungsverfahrens zum Ausbau des Flughafens Mönchengladbach vor. Die Frage des Einsatzes öffentlicher Mittel für einen Flughafenausbau stellt sich daher nicht.

282. In der NRW-Luftverkehrskonzeption 2010 werden zum Verkehrslandeplatz Mönchengladbach u. a. folgende Aussagen getroffen: „Ein weiterer Ausbau der Infrastruktur des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach wird aufgrund der Lagebeziehung zum Verkehrsflughafen Düsseldorf und insbesondere der An- und Abflugrouten zueinander nicht favorisiert. Eine weitere Verkehrszunahme entweder in Düsseldorf oder in Mönchengladbach würde durch die flugsicherungstechnisch notwendige Prioritätenregelung zugunsten des Flugbetriebes am Verkehrsflughafen Düsseldorf zwangsläufig zu einer Engpasssituation bei IFR-gestützten An- und Abflügen in Mönchengladbach führen, die einem planbaren, pünktlichen Verkehr zuwider liefe.“

Haben diese Aussagen nach Auffassung der Landesregierung immer noch Bestand?

Ja.

283. Wie stellt sich die Landesregierung die Zukunft des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach vor, wenn auch der zweite Anlauf zur Startbahnverlängerung scheitern sollte?

Nach Auffassung der Landesregierung ist die Entwicklung des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach wesentlich durch die Lagebeziehung zum Flughafen Düsseldorf bestimmt. Das hat die Landesregierung bereits in der Luftverkehrskonzeption 2010 zum Ausdruck gebracht.

284. Kann die Bezirksregierung der Stadt Mönchengladbach Auflagen machen, einem unwirtschaftlichen Engagement der Niederrheinische Versorgung und Verkehr AG (NVV AG) entgegenzutreten? (Die NVV ist zu 30 % Anteilseigner der Mönchengladbacher Flughafengesellschaft; Anteilseigner der NVV sind zu 50 % die Stadt Mönchengladbach und zu 50 % RWE.)

Die Kommunalaufsicht ist im Bereich des Gemeindefinanzrechts eine reine Rechtsaufsicht und hat lediglich das Vorliegen der gesetzlichen Voraussetzungen für eine wirtschaftliche bzw. fiktiv nichtwirtschaftliche Betätigung im Lichte der Darlegung einer anzeigepflichtigen Gemeinde zu prüfen. Die wirtschaftlichen Erfolgs- bzw. Misserfolgsaussichten einer neuen Beteiligung gehören nicht zu den zu prüfenden gesetzlichen Voraussetzungen.

285. Ab dem Jahr 2010 muss die NVV AG die jährlichen Defizite des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach übernehmen.

Welche Auswirkungen hat dies auf den öffentlichen Nahverkehr in der Stadt, auf die Freibäder (die NVV AG betreibt diese zu 100 %) und insbesondere auf die von den Bürgerinnen und Bürgern zu zahlenden Gebühren für Gas, Wasser und Strom?

Die Finanzplanungen der Marktanteilnehmer unterliegen der unternehmerischen Entscheidungsfreiheit.

Die unterstellte Überwälzung des Defizits der Flughafen Mönchengladbach GmbH auf Entgelte in den Bereichen Nahverkehr, Energie und Wasser verkennt die Restriktionen durch die bereits weitgehend erfolgte Liberalisierung dieser Märkte sowie die Kontrollfunktion der zuständigen Regulierungs- und Aufsichtsbehörde.

286. Welche Auswirkungen hätte eine Insolvenz der Flughafengesellschaft auf die Stadt Mönchengladbach?

Der Ausgang eines eventuellen Insolvenzverfahrens ist nicht vorhersehbar.

287. Hat der Verkehrslandeplatz Mönchengladbach wegen der Nähe zum Hauptquartier der britischen Streitkräfte in Rheindahlen (JHQ) eine militärische Funktion?

Nein. Das britische Verteidigungsministerium hat bereits im September 2007 bekannt gegeben, das JHQ Mönchengladbach-Rheindahlen bis 2014 vollständig aufzugeben.

6.8. Flughafen Essen/Mülheim

288. Die NRW-Luftverkehrskonzeption 2010 sieht in ihrer „Handlungsoption 17n“ folgendes vor: „Erhaltung des Flughafens Essen/Mülheim (status quo) für den Geschäftsreiseluftverkehr, solange noch Rechtsansprüche der Flughafennutzer bestehen“.

Hat sich an Haltung der Landesregierung in dieser Hinsicht etwas geändert?

Nein.

289. Wie lassen sich die Pläne des Luftfahrtunternehmens WDL zum Bau einer Werft für die Wartung von großen Düsenflugzeugen wie Airbussen des Typs A 320 auf dem Flughafen Essen/Mülheim mit dieser Handlungsoption vereinbaren?

290. Unterstützt die Landesregierung das Vorhaben des Luftfahrtunternehmens WDL, einen Wartungsbetrieb für große Düsenflugzeuge wie Airbusse des Typs A 320 zu errichten?

291. Welche rechtlichen Voraussetzungen (z. B. Änderung der Betriebsgenehmigung) müssen für eine regelmäßige Erlaubnis des Starts und der Landung von Flugzeugen des Typs A 320 am Flughafen Essen/Mülheim geschaffen werden?

292. Welche technischen Voraussetzungen (z. B. Anpassung der Start- und Landebahn bzw. der Instrumentierung für den Landeanflug) müssen für einen regelmäßigen Flugbetrieb mit Flugzeugen des A 320 am Flughafen Essen/Mülheim geschaffen werden?

293. Mit welchen Investitionskosten rechnet die Landesregierung in diesem Zusammenhang? (Bitte die voraussichtlichen Kosten für jede einzelne Maßnahme gesondert auflisten.)

Die Durchführung von Wartungsbetrieb für Flugzeuge in NRW ist grundsätzlich zu begrüßen. Als potentielle Standorte kämen verschiedene Flughäfen in NRW in Frage. Eine Realisierung am Flughafen Essen/Mülheim würde genehmigungsrechtliche Regelungen erfordern. Diese würden sich im Kern auf §§ 6, 25 LuftVG und § 22 a LuftVO beziehen. Technische Voraussetzungen hängen unter anderem davon ab, ob und in welchem Umfang ein regelmäßiger Flugbetrieb geplant ist. Der Bezirksregierung Düsseldorf liegen als zuständiger Genehmi-

gungsbehörde weder ein luftrechtlicher Antrag noch Schätzungen über Investitionskosten vor.

**294. Welche Pläne hat die Landesregierung als Anteilseigner an der Flughafen Essen/Mülheim GmbH für die weitere Entwicklung des Flughafens?
Plant die Landesregierung einen Verkauf der Anteile des Landes am Flughafen?**

Die Handlungsoption 17 n der NRW-Luftverkehrskonzeption 2010 sieht vor die „Erhaltung des Flughafens Essen/Mülheim (status quo) für den Geschäftsreiseluftverkehr, solange noch Rechtsansprüche der Flughafenutzer bestehen.“ Ein Verkauf der Landesanteile an der Flughafengesellschaft ist nicht geplant (vgl. auch Antwort auf Frage 288).

**295. Wie hoch ist nach Auffassung der Landesregierung die künftige Nachfrage für Geschäftsreiseflüge am Flughafen Essen/Mülheim?
Welche Untersuchungen bezüglich des Nachfragepotentials für Geschäftsreiseflüge am Flughafen Essen/Mülheim sind der Landesregierung bekannt?
Welche Aussagen treffen diese Untersuchungen?**

Die im Auftrag der Wirtschaftsförderung metropol Ruhr GmbH und der Flughafen Essen/Mülheim GmbH, Prof. Dr. Richard Klophaus, Birkenfeld, im November 2008 vorgelegte wissenschaftliche Forschungsstudie prognostiziert für die C und I Klassen (5,7 t – 14 t und 2 mot. 2 t – 5,7 t), die überwiegend für Geschäftsreiseflüge eingesetzt werden, für das Jahr 2015 7.700 Bewegungen jährlich. Hinzu kommen Bewegungen von Flugzeugen kleinerer Klassen.

6.9. Flughafen Siegerland

296. Wie ist der Sachstand bei der Umsetzung der „Handlungsoption 16n“ der NRW-Luftverkehrskonzeption 2010 („Einrichtung einer Kontrollzone und einer Flugverkehrskontrollstelle unter Fachaufsicht der DFS GmbH am Flughafen Siegerland“)?

Eine Kontrollzone ist z. Zt. nicht geplant. Sollte zukünftig ein Bedarf entstehen, wird die Einführung federführend durch die Flugsicherung geprüft werden.

6.10. Militärflugplatz Geilenkirchen-Teveren

**297. Seit dem Jahr 2002 wurden von der NATO mehrere Studien in Auftrag gegeben. Inhaltlich ging es um eine etwaige Triebwerkserneuerung der veralteten Boeing 707-Maschinen, die Erneuerung des Flugzeugmusters (Re-Platforming) oder die Beibehaltung der bisherigen AWACS-Aufklärer. Nach folgender WDR-Meldung vom 05. Juni 2008 kündigte die Nato eine neue AWACS-Studie an: „Die Nato will in den kommenden acht Monaten eine neue Studie über die Lärmbelastung durch Awacs-Flugzeuge im niederländischen Grenzgebiet erstellen. Das haben die Botschafter der 26 Nato-Länder in Brüssel beschlossen.“
Welche Ergebnisse und wesentlichen Inhalte der Studien liegen nunmehr vor?
Wann erfolgt eine Information der betroffenen Anwohner, der Stadtverwaltung und der militärischen Dienststellen?**

- 298. Mit der Verordnung über die Festsetzung des Lärmschutzbereichs für den Militärflugplatz Geilenkirchen vom 28. Oktober 1982 wurden zwei Schutzzonen eingerichtet. Damals wurden für die Festlegung des Lärmschutzbereichs Prognosedaten als Datenbasis genutzt. Dies führte zur Installation kleiner Schutzzonen, welche die Wohnbebauung völlig ausklammerte. Wann erfolgt – nachdem das Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm inzwischen novelliert worden ist - die Festsetzung eines neuen Lärmschutzbereiches? Welche Methode wird dabei angewandt? Findet dabei eine Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse (Nutzung der veralteten Boeing-707-Flugzeuge) statt?**
- 299. Im Rahmen des mittelfristigen Modernisierungsprogramms der NATO sind alle 17 Boeing E-3A-Maschinen des Geilenkirchener AWACS-Verbandes für 1,6 Milliarden US-Dollar auf neueste digitale Technik umgerüstet worden. Nach Auskunft von Force Commander Generalmajor Axel Tüttelmann können die Maschinen so bis zum Jahre 2025 und darüber hinaus fliegen. Ist es aus umweltpolitischen Gründen hinnehmbar, dass die veralterten Triebwerke so lange eingesetzt werden? Liegen der Landesregierung Erkenntnisse über erhöhte gesundheitliche Belastungen der betroffenen Bevölkerung durch das veraltete System vor?**

Der Betrieb des Militärflugplatzes Geilenkirchen unterliegt nicht der Zuständigkeit ziviler Luftfahrtbehörden. Die Inhalte der genannten Studien der Nato sind der Landesregierung nicht bekannt. Auch liegen ihr keine Kenntnisse über gesundheitliche Belastungen der Bevölkerung vor.

Nach Maßgabe des novellierten Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm soll im Jahr 2009 die Festsetzung des Lärmschutzbereichs erfolgen. Die hierfür erforderliche Erarbeitung eines prognostischen Datenerfassungssystems für das Jahr 2017 obliegt dem Amt für Flugsicherung der Bundeswehr. Hierbei sind die Vorgaben und Regelungen der zum o.g. Gesetz ergangenen 1. Fluglärmschutzverordnung zu beachten.

6.11. Militärflugplatz Gütersloh

- 300. Ist gegenwärtig absehbar, ob und gegebenenfalls wann die derzeitige Nutzung durch die British Army aufgegeben wird?**

Nein.

- 301. In welcher Art und Weise wird der Platz derzeit für den Flugverkehr genutzt? Wie viele Flugbewegungen gibt es jährlich mit welchen Flugzeugkategorien?**

Der Platz wird von Hubschraubern der British Army genutzt. Angaben über die Anzahl der Flugbewegungen waren nicht erhältlich.

- 302. Sind der Landesregierung Pläne über eine künftige stärkere Nutzung des Flugplatzes durch die British Army bekannt?**

Nein.

6.12. Verkehrslandeplatz Aachen-Merzbrück

303. Im Zwischenbericht der Landesregierung über die Umsetzung der NRW-Luftverkehrskonzeption 2010 vom Februar 2005 heißt es, dass der Halter des Verkehrslandeplatzes Aachen-Merzbrück keinen Ausbau der Start- und Landebahn plant. Gilt diese Aussage nach Kenntnis der Landesregierung immer noch?

Nein.

Die Planungen der Flugplatz Aachen-Merzbrück GmbH sind sehr konkret. Die Bezirksregierung Düsseldorf als zuständige Luftfahrtbehörde hat Beratungsgespräche auf Basis von Anpassungsplanungen geführt. Ein luftrechtlicher Antrag wird erwartet. Der Haushalt 2009 sowie die Haushaltsplanungen 2010 enthalten in der mittelfristigen Finanzplanung Ansätze für Zuwendungen zur Anpassung des Flugplatzes Aachen-Merzbrück nach JAR-OPS 1.

6.13. Verkehrslandeplatz Arnsberg

304. In der NRW-Luftverkehrskonzeption 2010 wird in der „Handlungsoption 20n“ eine Verlängerung der Start- und Landebahn am Verkehrslandeplatz Arnsberg entsprechend den JAR-OPS-1-Vorschriften empfohlen. Wie ist der aktuelle Sachstand hierbei? (Vorliegen eines Beschlusses des Flugplatzunternehmens, Vorliegen einer Bauanzeige bei zuständigen Bezirksregierung, Stand des Genehmigungsverfahrens, ggf. Stand des GEP- und/oder LEP-Änderungsverfahrens?)

Die Flugplatzgesellschaft Arnsberg Menden mbH hat Ende 2008 bei der zuständigen Bezirksregierung Münster die Antragsunterlagen für ein Genehmigungsverfahren eingereicht, das zur JAR-OPS- Ertüchtigung des Verkehrslandeplatzes Arnsberg Menden erforderlich ist. Die Unterlagen sind zunächst auf Auslegungsreife zu prüfen. Nach Feststellung der Auslegungsreife wird die Genehmigungsbehörde das Beteiligungsverfahren durchführen. Im Rahmen des Genehmigungsverfahrens ist u.a. zu prüfen, ob die geplante Maßnahme den Erfordernissen der Raumordnung entspricht. Sollte das Vorhaben mit dem geltenden LEP oder GEP nicht zu vereinbaren sein, dürfte die Genehmigung nicht vor diesbezüglichen Änderungen erteilt werden.

6.14. Verkehrslandeplatz Bielefeld-Windelsbleiche

305. Unter dem Vorwand des vom Land Nordrhein-Westfalen benannten Status „Schwerpunkt-Verkehrslandeplatz für den Geschäftsreiseluftverkehr“ und der in der Luftverkehrskonzeption NRW 2010 als unabdingbar benannten Verlängerung der Start- und Landebahn hat die Flughafen Bielefeld GmbH den Ausbau des Verkehrslandeplatzes Bielefeld-Windelsbleiche gegen heftigen Widerstand durchgesetzt. So wurde im Jahr 2005 die Start- und Landebahn von 700 m Gesamtlänge auf 1256 m ausgebaut. Wegen der eingeschränkten Hindernisfreiheit des von Wohnbebauung umgebenen Landeplatzes und unveränderbarer Schwellen ist die tatsächlich nutzbare Länge der Landebahn auf 866 m (RWY11) bzw. 1040 m (RWY29) erheblich eingeschränkt. Die Bemessungsgrundlänge beträgt nach den Ausbaurichtlinien des Bundesverkehrsministeriums 936 m (RWY 11) und für die Hauptstartrichtung sogar nur 779 m (RWY 29), weshalb der Landeplatz mit der Codezahl 1 nur der niedrigsten Flugplatz-Klassifikation zugeordnet

ist.

Geht die Landesregierung vor diesem Hintergrund davon aus, dass der mit Landesmitteln erfolgte Ausbau der Start- und Landebahn die in der Luftverkehrskonzeption 2010 genannten Anforderungen zum Erhalt des Verkehrswertes erfüllt?

Genügt der vollzogene Ausbau den Förderrichtlinien des Landes? Wenn ja, in welchen Punkten? Wenn nein, in welchen Punkten nicht?

Ist die Landesregierung der Meinung, dass die Verlängerung der Start- und Landebahn in Anbetracht der erheblich eingeschränkten Nutzung in ausreichendem Umfang den geforderten Anforderungen der Wirtschaft an einen jederzeitigen und uneingeschränkten Geschäftsreiseflugverkehr genügt?

Wenn ja, wie begründet sie das?

Die Luftverkehrskonzeption 2010 formuliert unter der Handlungsoption 20n „Erhöhung des Sicherheitsstandards und Erhaltung der Leistungsfähigkeit der Verkehrslandeplätze Aachen-Merzbrück, Arnsberg, Bielefeld,, Stadtlohn durch Verlängerung ihrer Start- und Landebahnen entsprechend JAR-OPS 1, soweit dieses flugplatztechnisch möglich und luftrechtlich genehmigungsfähig ist.“.

Der Flugplatz Bielefeld ist entsprechend den Anforderungen nach JAR-OPS 1 angepasst worden. Die Baumaßnahme war aus Gründen verkehrspolitischer und flugsicherheitstechnischer Bedeutung zuwendungsfähig.

Die Anpassung der Start-/Landebahn ermöglicht, den etablierten gewerblichen Luftverkehr am Flugplatz Bielefeld auch langfristig weiter durchführen zu können. Dieses bezieht sich insbesondere auf Geschäftsreiseverkehr für namhafte Unternehmen aus der Stadt und der Region zu Zielen in Deutschland und Europa.

Das Förderziel wurde erreicht.

306. Die Anlieger des Landeplatzes beklagen sich infolge der dichten Nähe der Wohnbebauung zur Start- und Landebahn über die erheblichen Lärmbelastungen des Platzrundenflugbetriebes und fordern unter Bezug auf die Luftverkehrskonzeption NRW 2010 deutlich schärfere Beschränkungen. Die Luftverkehrskonzeption NRW 2010 benennt als Handlungsoption 40 zur Verminderung des störenden Platzrundenflugbetriebes auf den Verkehrslandeplätzen zeitliche Flugbeschränkungen und die Bevorzugung „leiser“ Propellerflugzeuge.

Wie wurden diese Optionen umgesetzt?

Welchen besonderen – auch zeitlichen – Beschränkungen unterliegt der Platzrundenflugbetrieb? Welche Lösungen sind noch zur Konfliktlösung denkbar?

Wie werden die möglichen Lösungen realisiert?

Die Handlungsoption 40 der „Fortschreibung der NRW-Luftverkehrskonzeption“ vom Dezember 1991 bezieht sich auf die Lärmdifferenzierung der Landeentgelte und nicht auf zeitliche Flugbeschränkungen. Bei den Landeentgelten wird stets darauf geachtet, dass deren Staffelung entsprechend den Lärmkategorien der Flugzeuge stufenweise erweitert wird. Propellerflugzeuge, die „erhöhten Schallschutzanforderungen“ entsprechen, zahlen geringere Landeentgelte als Propellerflugzeuge ohne Lärmzeugnis.

Der Verkehrslandeplatz Bielefeld unterliegt der Landeplatz-Lärmschutz-Verordnung. Daher sind Starts und Landungen von propellergetriebenen Flugzeugen und Motorseglern bis zu 9000 kg höchstzulässiger Startmasse montags bis freitags vor 07:00 Uhr, zwischen 13:00 Uhr und 15:00 Uhr und nach Sonnenuntergang untersagt. An Wochenenden und Feiertagen sind Starts und Landungen vor 09:00 Uhr und nach 13:00 Uhr untersagt. Überlandflüge mit einer Mindestflugzeit von 60 Minuten sind zulässig, wenn für das Flugzeug ein Lärmzeugnis erteilt wurde.

Zusätzlich ergibt sich aus der Flugplatzgenehmigung, dass zu folgenden Zeiten Platzrundflüge und Überlandflüge von weniger als 30 Minuten Dauer nicht zulässig sind:

Montags bis freitags vor 09:00 Uhr, zwischen 13:00 Uhr und 15:00 Uhr und nach Sonnenuntergang, spätestens jedoch ab 19:00 Uhr, samstags ab 13:00 Uhr sowie ganztägig an Sonn- und gesetzlichen Feiertagen. Luftfahrzeuge, die den erhöhten Schallschutzanforderungen entsprechen, sind von diesen Beschränkungen ausgenommen.

Der Flugplatz Bielefeld unterliegt also bereits weitreichenden Beschränkungen des Platzflugbetriebes.

307. Welche Möglichkeiten bestehen, den Flugbetrieb an Sonn- und Feiertagen nur bis 13:00 Uhr zuzulassen (zumindest Starts in östlicher Richtung, denn die Startbahn endet dicht vor einer Wohnsiedlung)?

Keine. Die bestandskräftige Genehmigung des Verkehrslandeplatzes Bielefeld vom 30. Mai 2005 sieht eine solche Beschränkung nicht vor.

308. Die Luftverkehrskonzeption NRW 2010 hat zum Inhalt, dass Umwelt- und Naturschutz integrative Bestandteile der Luftverkehrspolitik sind. Wie bewertet die Landesregierung das Verhalten der Bezirksregierung Detmold, die sich mit ihrer Anordnung zur Zulassung der Asphaltierung der 750 m langen Rollbahn bei einem Eingriffsumfang von 1,09 ha entschieden gegen die fachlichen Meinungen und Genehmigungen der Unteren und Oberen Landschaftsbehörde, des Landschaftsbeirates und der Naturschutzverbände gestellt hat und mit ihrer Anordnung Umweltschutz konterkariert hat?

Die Bezirksregierung Detmold hat den gesetzlichen Vorgaben entsprechend als zuständige Höhere Landschaftsbehörde (Widerspruchsbehörde) im Verwaltungsverfahren abschließend entschieden und ist hierin durch das Verwaltungsgericht Minden bestätigt worden.

309. Welche Veränderungen wird „JAR-OPS 2“ auf dem Verkehrslandeplatz Bielefeld-Windelsbleiche insbesondere auf den jetzt entwickelten Werkflugverkehr haben?

JAR-OPS 2 gibt es nicht. (Siehe auch Antwort zu Frage 152)

310. In welchem Maße ist (bzw. kann) Bielefeld-Windelsbleiche unter den Gesichtspunkten von JAR-OPS 1/2 eine Alternative für den Rettungsflugverkehr der nicht verlängerten Start- und Landebahn des Landeplatzes Porta-Westfalica (sein)?

311. Welche Nachteile/Vorteile hat der Landeplatz Bielefeld-Windelsbleiche für Rettungsflüge nach Bad Oeynhausen?

Vor- und Nachteile beider Flugplätze für die Durchführung von Rettungsflügen ergeben sich im Wesentlichen aus den unterschiedlichen Infrastrukturen und der Lage.

- 312. Wie hat sich mit dem Ausbau des Landeplatzes Bielefeld-Windelsbleiche der Nachtflugverkehr durch Flugzeuge/Hubschrauber auf diesem Platz allgemein und durch die Nutzung von hoheitlichen Flügen und Rettungsflügen verändert? Welche zumutbaren Alternativen gibt es für diese Flugbewegungen zu anderen Standorten?
So ist z.B. der Flugplatz Paderborn-Ahden in erreichbarer Nähe mit wesentlich günstigerer Infrastruktur ausgestattet und nicht an die Wohnbebauung herangeführt wie Bielefeld-Windelsbleiche.**

Nachtflüge sind am Flugplatz Bielefeld nicht zulässig.

- 313. Ist es richtig, dass Bundeswehr, Bundespolizei und Landespolizei den Landeplatz auch in Randzeiten und Nachtzeiten seit dem Ausbau vermehrt, bevorzugt zum Tanken, anfliegen?
Anliegerinnen und Anlieger des Verkehrslandeplatzes (die nächste Wohnsiedlung und eine Grundschule sind nur ca. 80 m vom Tankplatz entfernt) beklagen sich über unerträglich zugenommene Lärmbelastungen und unzumutbarem Kraftstoffgestank durch diese Start- und Landevorgänge.**

Nein.

- 314. Ist es richtig, dass die Flugstrecke von der Polizeischule Schloß-Holte Stukenbrock zum Verkehrslandeplatz Bielefeld-Windelsbleiche vergleichbar lang ist wie zum Flugplatz Paderborn-Ahden?**

Nein.

Die Luftlinie Bildungszentrum „Erich Klausener“ in Stukenbrock - Flugplatz Bielefeld beträgt ca. 14 km.

Die Luftlinie Bildungszentrum „Erich Klausener“ in Stukenbrock - Flughafen Paderborn beträgt ca. 29 km.

- 315. Der Landeplatz Bielefeld-Windelsbleiche benutzt ein Gelände, auf dem seit Jahrzehnten ein Wasserwerk mit einer Vielzahl von Brunnen – für diese Nutzung wurde das Gelände ursprünglich von der Stadt Bielefeld erworben – besteht. Ist es richtig, dass die von den Stadtwerken Bielefeld schon vor Jahren beantragte Ausweisung eines Wasserschutzgebietes von der Bezirksregierung mit Billigung des Umweltministeriums NRW bewusst hingehalten wird, um einen möglichst uneingeschränkten Flugbetrieb zuzulassen?
Welche Auflagen zum Wasserschutz sind auf dem Flugplatzgelände aus Auflagen des Wasserversorgungsunternehmens, des Grundstückseigentümers Stadt Bielefeld und der zuständigen Wasserbehörden verfügt und wie werden diese Auflagen eingehalten und überwacht?**

In dem luftrechtlichen Verfahren, das zur Genehmigung vom 18. November 1994 führte, sind u.a. die wasserwirtschaftlichen Belange eingehend geprüft worden. Die untere und die obere Wasserbehörde waren an dem Verfahren beteiligt.

In die Genehmigung vom 18. November 1994 wurde die Bedingung aufgenommen, dass der unteren Wasserbehörde (Stadt Bielefeld) von der Flughafen Bielefeld GmbH ein von einem Fachplaner erarbeitetes Konzept zum Grundwasserschutz zur Zustimmung vorzulegen und

innerhalb von 12 Monaten nach Zustimmung durchzuführen war.

Gemäß dieser Bedingung hat die Flughafen Bielefeld GmbH ein Konzept erarbeiten lassen und nach Billigung durch die untere Wasserbehörde umgesetzt. Die Einhaltung der wasserrechtlichen Auflagen wird durch die untere Wasserbehörde kontrolliert.

Von der Verzögerung einer Schutzgebietsausweisung zur Ermöglichung eines uneingeschränkten Flugbetriebes kann keine Rede sein.

316. Ist es richtig, dass der Landeplatz Bielefeld-Windelsbleiche durch Verzicht auf eine Miete bzw. Pacht von der Stadt Bielefeld subventioniert wird? Welche Miet- bzw. Pachtzinsen entgehen der Kommune jährlich unter Berücksichtigung eines Zinssatzes, wie er für derartige Gewerbenutzung angemessen ist?

Die (zivilrechtliche) Vertragsgestaltung zwischen der Stadt Bielefeld und der Flugplatzbetreiberin, deren Gesellschafterin die Stadt ist, unterfällt der kommunalen Selbstverwaltung. Die allgemeine Aufsicht des Landes ist durch die Landesverfassung und die Gemeindeordnung allein auf die Rechtmäßigkeit kommunalen Handelns beschränkt. In diesem Zusammenhang liegen der Landesregierung gegenwärtig keine Angaben zum angesprochenen Pachtvertrag vor.

6.15. Verkehrslandeplatz Bonn-Hangelar

317. In der NRW-Luftverkehrskonzeption 2010 wird in der „Handlungsoption 20n“ eine Verlängerung der Start- und Landebahn am Verkehrslandeplatz Bonn-Hangelar entsprechend den JAR-OPS-1-Vorschriften empfohlen. Wie ist der aktuelle Sachstand hierbei? (Vorliegen eines Beschlusses des Flugplatzunternehmens, Vorliegen einer Bauanzeige bei zuständigen Bezirksregierung, Stand des Genehmigungsverfahrens, ggf. Stand des GEP- und/oder LEP-Änderungsverfahrens?)

Die Flugplatzgesellschaft Hangelar mbH prüft eine Anpassung des Flugplatzes Bonn Hangelar nach JAR-OPS 1.

Der Bezirksregierung Düsseldorf als zuständiger Luftfahrtbehörde liegt noch kein Antrag der Flugplatzgesellschaft vor.

6.16. Verkehrslandeplatz Dinslaken-Schwarze Heide

318. In der NRW-Luftverkehrskonzeption 2010 wird in der „Handlungsoption 20n“ eine Verlängerung der Start- und Landebahn am Verkehrslandeplatz Dinslaken-Schwarze Heide entsprechend den JAR-OPS-1-Vorschriften empfohlen. Wie ist der aktuelle Sachstand hierbei? (Vorliegen eines Beschlusses des Flugplatzunternehmens, Vorliegen einer Bauanzeige bei zuständigen Bezirksregierung, Stand des Genehmigungsverfahrens, ggf. Stand des GEP- und/oder LEP-Änderungsverfahrens?)

Die Bezirksregierung Düsseldorf hat als zuständige Luftfahrtbehörde den Antrag der Flugplatzgesellschaft Schwarze Heide mbH planfestgestellt. Der Baubeginn der Anpassungsmaßnahme ist laut Flugplatzgesellschaft in 2009 geplant.

6.17. Verkehrslandeplatz Marl-Loemühle

319. In der NRW-Luftverkehrskonzeption 2010 wird in der „Handlungsoption 20n“ eine Verlängerung der Start- und Landebahn am Verkehrslandeplatz Marl-Loemühle entsprechend den JAR-OPS-1-Vorschriften empfohlen.

Wie ist der aktuelle Sachstand hierbei? (Vorliegen eines Beschlusses des Flugplatzunternehmens, Vorliegen einer Bauanzeige bei zuständigen Bezirksregierung, Stand des Genehmigungsverfahrens, ggf. Stand des GEP- und/oder LEP-Änderungsverfahrens?)

Die Flugplatz Loemühle GmbH prüft eine Anpassung des Flugplatzes nach JAR-OPS 1. Der Bezirksregierung Münster als zuständiger Luftfahrtbehörde liegt noch kein Antrag der Flugplatzgesellschaft vor.

6.18. Verkehrslandeplatz Meschede-Schüren

320. Im Zwischenbericht der Landesregierung über die Umsetzung der NRW-Luftverkehrskonzeption 2010 vom Februar 2005 heißt es, dass der Halter des Verkehrslandeplatzes Meschede-Schüren keinen Ausbau der Start- und Landebahn plant.

Gilt diese Aussage nach Kenntnis der Landesregierung immer noch?

Ja, im Sinne einer Anpassungsmaßnahme gemäß JAR-OPS 1.

6.19. Verkehrslandeplatz Münster-Telgte

321. Im Zwischenbericht der Landesregierung über die Umsetzung der NRW-Luftverkehrskonzeption 2010 vom Februar 2005 heißt es, dass der Halter des Verkehrslandeplatzes Münster-Telgte keinen Ausbau der Start- und Landebahn plant.

Gilt diese Aussage nach Kenntnis der Landesregierung immer noch?

Ja, im Sinne einer Anpassungsmaßnahme gemäß JAR-OPS 1.

322. Derzeit liegt bei der Stadt Telgte ein Antrag zur Aufstellung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplanes am Flugplatz Münster-Telgte vor, um die planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Errichtung eines Luftfahrttechnischen Betriebes (LTB) zu schaffen. Geplant ist eine Halle für Reparatur- und Wartungsarbeiten sowie die Durchführung von Prüfungen und Abnahmen, für die derzeit andere Flughäfen im Umkreis angefliegen werden müssen.

Führt die Errichtung des Luftfahrttechnischen Betriebes nach Einschätzung der Landesregierung eher zu einer Reduzierung der Flugbewegungen oder schafft sie geradezu die Voraussetzungen für eine künftige Ausweitung des Verkehrslandeplatzes und der Flugbewegungen?

Die Existenz eines Luftfahrttechnischen Betriebes auf einem ausschließlich der Allgemeinen Luftfahrt dienenden Flugplatz hat regelmäßig keinen wesentlichen Einfluss auf die Anzahl der Flugbewegungen.

6.20. Verkehrslandeplatz Porta Westfalica

- 323. In der NRW-Luftverkehrskonzeption 2010 wird in der „Handlungsoption 20n“ eine Verlängerung der Start- und Landebahn am Verkehrslandeplatz Porta Westfalica entsprechend den JAR-OPS-1-Vorschriften empfohlen. Wie ist der aktuelle Sachstand hierbei? (Vorliegen eines Beschlusses des Flugplatzunternehmens, Vorliegen einer Bauanzeige bei zuständigen Bezirksregierung, Stand des Genehmigungsverfahrens, ggf. Stand des GEP- und/oder LEP-Änderungsverfahrens?)**

Die Flugplatzgesellschaft Porta-Westfalica prüft eine Anpassung des Flugplatzes nach JAR-OPS 1.

Der Bezirksregierung Münster als zuständiger Luftfahrtbehörde liegt noch kein Antrag der Flugplatzgesellschaft vor.

- 324. Kann der Verkehrslandeplatz Porta Westfalica auch ohne Ausbau weiterhin für Rettungs- bzw. Ambulanzflüge im bisherigen Umfang genutzt werden? Wenn nicht, welche Ersatzlösungen werden genutzt und sind diese Ersatzlösungen adäquat und ausreichend?**

Die durch JAR-OPS 1 erhöhten Sicherheitsanforderungen im gewerblichen Luftverkehr haben dazu geführt, dass bis dahin zulässige Rettungs- und Ambulanzflüge nicht mehr wie bisher durchgeführt werden dürfen. Die daher seit 2005 realisierten Ersatzlösungen sind nicht adäquat. So werden Transplantat-Flüge für das Herz- und Diabeteszentrum Nordrhein-Westfalen in Bad Oeynhausen notgedrungen über Hannover, Paderborn oder Bielefeld abgewickelt. Dieses bedeutet einen Zeitverlust von ca. 40 min. Dieser Zeitverlust wirkt sich auf die Qualität des Transplantats oder auf die maximal realisierbare Entfernung zum Ort der Entnahme des Transplantats aus.

Die Anpassung des Flugplatzes Porta Westfalica nach JAR-OPS 1 ist für das Herz- und Diabeteszentrum Nordrhein-Westfalen in Bad Oeynhausen von großer Bedeutung.

6.21. Verkehrslandeplatz Stadtlohn-Wenningfeld

- 325. In der NRW-Luftverkehrskonzeption 2010 wird in der „Handlungsoption 20n“ eine Verlängerung der Start- und Landebahn am Verkehrslandeplatz Stadtlohn-Wenningfeld entsprechend den JAR-OPS-1-Vorschriften empfohlen. Wie ist der aktuelle Sachstand bzw. der Zeitplan beim Ausbau?**

Die Bezirksregierung Münster hat als zuständige Luftfahrtbehörde den Antrag der Flugplatz Wenningfeld GmbH genehmigt. Der Baubeginn der Anpassungsmaßnahme ist laut Flugplatzgesellschaft im Jahr 2009 geplant.

326. Laut Medienberichten befinden sich derzeit noch nicht alle für den geplanten Ausbau benötigten Grundstücke im Besitz der Flugplatzgesellschaft. Dies sei jedoch eine in der Genehmigung der Bezirksregierung festgeschriebene Bedingung für den Ausbau.

Wie steht die Landesregierung zur von Lokalpolitikern geforderten Enteignung der nicht verkaufswilligen Grundstücksbesitzer?

Die Flugplatzgesellschaft ist in Verhandlungen, notwendige Grundstücke zu erwerben. Es ist davon auszugehen, dass es zu einer Einigung über den Kaufpreis kommen wird.

327. Kann der Ausbau ggf. eingeschränkt auch ohne den Besitz dieser Grundstücke durch die Flugplatzgesellschaft erfolgen?

Inwieweit ist bei einer Umgehung des vorgegebenen Flächenerwerbs die Genehmigung noch gültig?

Ja. Der Ausbau könnte erfolgen. Hierfür sind alle notwendigen Flächen vorhanden. Eine Umgehung der dauerhaften Nutzungsmöglichkeit der für den Flugbetrieb erforderlichen Flächen ist nicht zulässig.

328. Welche Rechtfertigung gibt es für einen Ausbau auf 1.800 m Start- und Landebahnlänge, wenn die Genehmigungsänderung ausschließlich den Betrieb für Flugzeuge gestattet, die bis zu 1.200 m Bahnlänge benötigen?

Die Behauptung ist falsch.

Die Genehmigungsänderung beschränkt den Flugbetrieb auf der geplanten Start- und Landebahn von 1.800m Länge nicht auf 1.200m.