

12.6.2003

Verfehlt NRW-Luftverkehrspolitik

Unrealistisches und rechtswidriges Handeln des Ministerpräsidenten Peer Steinbrück

Die Forderungen und Absichtserklärungen des NRW-Ministerpräsidenten Peer Steinbrück in jüngster Zeit geben Anlass, deutlich auf die Unzulässigkeit und die Realitätsferne seiner Vorhaben und auch nochmals auf die grundsätzlichen Fehler der bisherigen NRW-Luftverkehrspolitik hinzuweisen.

Eine Luftverkehrspolitik muss sich im Rahmen der Verfassung und der Gesetze bewegen und unter Beachtung des tatsächlichen öffentlichen Interesses, aber auch der Ressourcen und der Umweltkapazitäten vertretbare Lösungen anbieten.

Der Ministerpräsident missachtet diese Vorgaben und seine Pflichten:

- Er fordert rechtswidrig zum Vertragsbruch auf (er missachtet den gerade gerichtlich bestätigten „Angerlandvergleich“, indem er darin untersagte Ausbaumaßnahmen ankündigt)
- Der Ministerpräsident mißachtet seine vom Grundgesetz vorgegebenen Schutzverpflichtungen; hunderttausende Bürger werden ungeschützt gesundheitsgefährdendem Fluglärm ausgesetzt.
- Vom NRW-Landtag bereits 1996 beschlossene aktive Lärmschutzmaßnahmen für die Nacht sind bis heute vom NRW-Verkehrsminister nicht umgesetzt worden. Der Flughafen Köln/Bonn ist weiterhin nachtoffen, während selbst bedeutende Flughäfen wie Frankfurt und München, Kernruhezeiten und Lärmkontingentierungen haben.
- Ohne Rücksicht auf den tatsächlichen Bedarf und auf die Finanzlage werden Ausbauten angestrebt, die sich nie rentieren können, sondern viel mehr die öffentlichen Haushalte belasten werden. Milliarden schwere Subventionen - auch viele völlig verdeckte - werden zementiert. Der echte Bedarf wird nicht konkret ermittelt und auch nicht von der teilweise künstlich erzeugten Nachfrage unterschieden.
- Die Fluggesellschaften haben seit Jahren schon vorhandene Langstrecken-Flugverbindungen auf die „Drehkreuze“ Frankfurt und München verlagert, weil der Weltluftverkehr sich auf sog. „Hubs“ konzentriert. Die Standorte der Hubs werden nicht von der Politik, sondern den sog. „Megacarrieren“ - in Deutschland also der Lufthansa - bestimmt und ausgebaut. Die Entwicklung der NRW-Flughäfen ist deswegen auch zwischen den Hubs Amsterdam und Frankfurt begrenzt. Dies wird von der NRW-Luftverkehrspolitik ignoriert.
- Unsere Rechtsordnung gewährt den Betroffenen kein Recht auf Unterlassung, aber ein uneingeschränktes und nicht einschränkbares Recht auf Schutz. Damit haben die Betreiber die Wahl, entweder Schutzmaßnahmen vorzusehen oder durch Betriebsbeschränkungen, den Schutzaufwand kleiner zu halten; sie müssen aber für den notwendigen Schutz sorgen. Ohne Schutz ist kein Mehrverkehr zulässig.
- Ees ist unverständlich, dass ausreichende Schutzmaßnahmen bisher verweigert wurden. Den Schutzaufwand muss der Verursacher tragen. Dies sind in Deutschland die Passagiere, die über die Landeentgelte herangezogen werden können. Zu zahlen hat also weder der Flughafen, noch die Fluggesellschaften noch der Staat.

- Die Nichtbeteiligung der Betroffenen bei Ausbauten und das Versäumnis, deren Schutzrechte zu erfüllen, führt zu enormen Verzögerungen in Genehmigungsverfahren; 33 Jahre zwischen der Konsensherstellung mit dem Angerlandvergleich und der Inbetriebnahme der Parallelbahn in Düsseldorf zeigen dies.
- Eine Serie nicht eingehaltener Zusagen hat vornehmlich in Düsseldorf und Köln zur Zerstörung der Vertrauensbasis zur NRW-Landesregierung und den Flughäfen beigetragen (s. dazu die Beispiele in der Anlage)
- Fehlargumentationen und Irreführungsversuche wie bei der Zahl der angeblich entstehenden Arbeitsplätze, tragen auch zur negativen Entwicklung bei. Die Landesregierung hat bis Ende der neunziger Jahre die Zahl der Beschäftigten und das Zweieinhalbfache zu hoch ausgewiesen.

Forderungen

- Der versäumte Schutz vor Fluglärm muss unverzüglich nachgeholt werden.
- Für den aktiven Schutz vor Fluglärm müssen die zulässigenstrenge Grenzwerte deutlich gesenkeingeführt werden; ergänzend dazu müssen umfangreiche passive Schallschutzmaßnahmen über Aufschläge bei den Passagierentgelten finanziert werden. Dazu muss die Zweckbindung der lärmabhängigen Entgelte sofort, also unabhängig von der kommenden EU-Richtlinie, eingeführt werden.
- Für den besonderen Schutz der Nacht müssen die Nachtflugbeschränkungen verschärft werden. Dazu gehören nächtliche Kernruhezeiten sowie Lärm- und Bewegungsobergrenzen in sensiblen Zeiten.
- Die Gesundheit ist absolut geschützt; deshalb kann über Fragen, die sich auf Gesundheitsgefährdungen beziehen, nicht abgestimmt werden. Die neueren wissenschaftlichen Erkenntnisse der Lärmmedizin sind bei gesetzlichen Regelungen zu berücksichtigen.
- Die Planung von Flughafenausbauten muss transparent erfolgen. Durch die rechtzeitige Beteiligung von Betroffenen und Verbänden können Verfahren gestrafft und die Akzeptanz der Flughäfen erhöht werden. Dabei müssen sich die Flughafenausbauten an der vorhandenen Umweltkapazität ausrichten.
- Irreale und nicht realisierbare Ziele sollten gestrichen werden (z.B. Hub, Bahnverlängerung und Zweibahnkapazität)
- Das falsche Spiel mit vermeintlich "leisen" Flugzeugen sollte unterlassen werden. Ein entscheidender Fortschritt der Technik wird sich möglicherweise in 2030-30 50 Jahren bemerkbar machen. Heute werden denkbare Fortschritte weitgehend durch mehr Verkehr oder den Einsatz größerer Flugzeugmuster überlagert.
- Das Abwägen der wirtschaftlichen Argumente versus gegen dem den Schutz der Bevölkerung muss ehrlich erfolgen. Wer den Unternehmen mit weitgehenden Zusagen Planungssicherheit gibt, muss mit dem gleichen Ernst auch die Gesundheit der Menschen und deren Lebensraum schützen.
- Emotionalisierende Argumente, wie der Flughafen war schon eher da, oder die Bürger hätten jegliche Entwicklung vorhersehen können, sollten entfallen.