



Horst Becker MdL · Platz des Landtags 1 · 40221 Düsseldorf

Horst Becker MdL
Sprecher für Verkehrspolitik
**Sprecher für Stadtentwicklung,
Bauen & Wohnen**
**Sprecher für Kommunalpolitik
und Verwaltungsstrukturreform**
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
im Landtag NRW
Platz des Landtags 1
40221 Düsseldorf
☎ 02 11/884-27 54
☎ 02 11/884-35 15
Horst.Becker@landtag.nrw.de
www.Horst-Becker.de

7. Juli 2010

Koalitionsverhandlungen von SPD und GRÜNEN im Bereich Verkehr

Liebe Freundinnen und Freunde, sehr geehrte Damen und Herren,

heute haben sich SPD und Bündnis 90/DIE GRÜNEN in NRW auf einen gemeinsamen Koalitionsvertrag im Rahmen einer Minderheitsregierung verständigt. Hiermit möchte ich Euch / Sie explizit zu den wesentlichen Ergebnissen im Bereich "Verkehr" informieren.

Vereinbarungen zum Thema Straßeninfrastruktur:

Wir haben Euch vor den Gesprächen mit der SPD darum gebeten, dass Ihr uns über kontroverse Straßenbauvorhaben aus dem Landesstraßenbedarfsplan informiert. Für Euer Engagement in der Sache und die detaillierten Rückmeldungen möchte ich mich an dieser Stelle für Eure Unterstützung ausdrücklich bedanken.

Die Komplexität der Rückmeldungen hat uns noch einmal verdeutlicht, dass wir angesichts der Situation des Landeshaushaltes einen deutlichen Schwerpunkt bei den Investitionen in den Straßenerhalt setzen und im Gegenzug die Investitionen in den Neubau von Landesstraßen zurückfahren sollten. In den Gesprächen mit der SPD wurde schnell deutlich, dass angesichts einer Vielzahl von Projekten, die sowohl von Seiten der Grünen wie aber auch von Seiten der SPD durchaus kritisch gesehen werden, auf eine Einzelnennung der Projekte verzichtet werden sollte. Eine solchen Vorgehensweise hätte uns auch vor dem Hintergrund eines rechtskräftigen Landesstraßenbedarfsplanes rechtliche Probleme bereitet.

Im Ergebnis hat dies zu folgenden Vereinbarungen geführt:

a) Projekte des Landesstraßenbedarfsplanes

Bereits mit der Überschrift zu dem Kapitel "Straßeninfrastruktur" machen wir deutlich, dass wir einen Vorrang bei den Investitionen in den Straßenerhalt setzen werden. Im zweiten und dritten Absatz haben wir uns über die Umsetzung dieser Zielsetzung verständigt:

"Vor dem Hintergrund knapper öffentlicher Mittel wollen wir dem Erhalt von Straßen des bestehenden Straßennetzes Priorität einräumen. ... Ab dem Haushaltsjahr 2011 werden wir innerhalb der für die Landesstraßen vorgesehen Titel die Mittel sukzessive deutlich zugunsten des Straßenerhalts umschichten."

Im konkreten Handeln wird dies zur Folge haben, dass wir die Investitionsmittel für den Straßenerhalt erhöhen werden. Diese Erhöhung wird aus den Investitionsmitteln für den Straßenneubau gegenfinanziert.

Im aktuellen Bauprogramm für die Landesstraßen, in dem sich sämtliche im Bau befindlichen Maßnahmen befinden, besteht bis zur Fertigstellung der enthaltenen Maßnahmen ein Investitionsbedarf von mehr als 170 Millionen Euro. Hieraus folgt, dass für die zusätzliche Aufnahme von neuen Ausbauprojekten in den kommenden Jahren nahezu keine finanzielle Spielräume bestehen werden. Es wird also in den nächsten Jahren nur in begründeten Ausnahmefällen mit dem Bau von neuen Landesstraßen begonnen werden. Dies haben wir mit folgender Vereinbarung bekräftigt:

"Wir konzentrieren uns bei der Finanzierung der Projekte des Landesstraßenbedarfsplanes auf solche, für die zum Zeitpunkt des Abschlusses dieser Vereinbarung rechtskräftiges Baurecht besteht."

Diese Vereinbarung stellt faktisch ein Moratorium für sämtliche Projekte des Landesstraßenbedarfsplanes dar, für die mit dem Zustandekommen des Koalitionsvertrages kein Baurecht besteht. Auch Projekte, die bereits das Planfeststellungsverfahren durchlaufen haben aber für die durch anhängige Klageverfahren noch kein "rechtskräftiges Baurecht" besteht, sind bei dieser Regelung eingeschlossen.

Unter der schwarz-gelben Regierungskoalition sind in den letzten Jahren auch Projekte aus der Stufe 2, also denjenigen Projekten des Landesstraßenbedarfsplanes für die eine Realisierung nach dem Jahr 2015 vorgesehen war, durch den Landesbetrieb Straßen.NRW in der Planung vorangetrieben worden. Auch dies soll in der Zukunft durch folgende Vereinbarung nicht mehr möglich sein:

"Außerdem werden wir im Landesbetrieb Straßen.NRW die Planungs- und Personalkapazitäten auf die Projekte der Stufe 1 des Landesstraßenbedarfsplanes konzentrieren."

b) Projekte des Bundesfernstraßenbaus (Autobahnen und Bundesstraßen)

Im Unterschied zu den Projekten des Landesstraßenbedarfsplanes haben wir bei Autobahnen und Bundesstraßen nur bedingt Möglichkeiten der Einflussnahme. Rein rechtlich betrachtet handelt es sich um Ausbaumaßnahmen, die im Jahr 2003 durch den Bundesverkehrswegeplan beschlossen worden sind. Bei der seinerzeitigen Aufstellung des Bundesverkehrswegeplanes ist es uns schon gelungen, etliche höchst umstrittene Vorhaben, wie z. Bsp. den Bau der A 4 durch das Rothaargebirge, zu verhindern.

Die Projekte des Bundesfernstraßenbaus werden zwar ebenfalls durch den Landesbetrieb Straßen.NRW geplant und gebaut, aber dies erfolgt im Rahmen der sog. "Auftragsverwaltung" durch das Bundesverkehrsministerium. Der Landesbetrieb ist hierbei also nur eine ausführende Behörde.

Vor diesem Hintergrund und nach Rücksprache mit den Kolleginnen und Kollegen aus der Bundestagsfraktion haben wir uns auf folgende Formulierung verständigt:

"Beim Ausbau der Bundesfernstraßen werden wir sicherstellen und gegenüber dem Bundesverkehrsministerium einfordern, dass vor dem Beginn von neuen Vorhaben aus dem Vordringlichen Bedarf des Bundesfernstraßenbedarfsplanes zunächst alle fest disponierten Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs fertig zu stellen sind."

Dies bedeutet folgendes. Im Vordringlichen Bedarf, also diejenigen Projekte die unmittelbar geplant und gebaut werden können, bestehen zwei Kategorien:

- Laufende und fest disponierte Vorhaben
- Neue Vorhaben

Bei den fest disponierten Vorhaben handelt es sich um solche, die bei der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplanes im Jahr 2003 als "begonnene Vorhaben" galten und deshalb auch keiner weiteren Bewertung im Hinblick auf das Kosten-Nutzen-Verhältnis oder den Auswirkungen auf den Naturschutz unterzogen wurden. Diese Maßnahmen galten im Grunde als im Bau befindlich. Es handelt sich um 88 Projekte, die bis zum heutigen Tage noch nicht sämtlich fertig gestellt sind.

Nur die neuen Vorhaben wurden seinerzeit einer dezidierten Umweltprüfung sowie einer Prüfung im Hinblick auf das Nutzen-Kosten-Verhältnis unterzogen. Insgesamt 131 Projekte des Vordringlichen Bedarfs sind als neue Vorhaben eingestuft. Zusätzlich sind weitere 16 neue Vorhaben mit einem besonderen naturschutzfachlichen Planungsauftrag eingestuft worden.

Mit unserer Vereinbarung haben wir uns nunmehr darauf verständigt, dass die fest disponierten Vorhaben des Bundesverkehrswegeplanes fertig zu stellen sind, bevor mit Maßnahmen aus der Kategorie der neuen Vorhaben begonnen wird. Dies bedeutet, dass die

noch in der Planungsstufe befindlichen Projekte, die als Neue Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs eingestuft sind, solange zurück gestellt werden, bis die fest disponierten Vorhaben fertig gebaut sind.

Auch bei den Bundesfernstraßen ist uns bekannt, dass eine Vielzahl von Planungen für Projekte aus dem weiteren Bedarf durch das Bundesverkehrsministerium beauftragt werden. Um dies für die Zukunft einzudämmen haben wir folgende Vereinbarung getroffen:

"Im Landesbetrieb Straßen.NRW werden die Planungs- und Personalkapazitäten bei den Projekten des Bundesfernstraßenbaus auf diese Systematik konzentriert."

Auch damit wollen wir sicherstellen, dass die überbordende Anzahl von Planungsaufträgen für weiteren Straßenbau zurück gedrängt wird und sich die Arbeiten insbesondere auf die im Bau befindlichen Vorhaben weitgehend beschränken.

Für die vor Ort kontrovers diskutierten Vorhaben sowohl im Bereich der Landesstraßen aber auch für den Bereich des Bundesfernstraßenbaus haben wir uns auf eine Öffnungsklausel für weitere Untersuchungen verständigt:

"Bei in der Region umstrittenen Vorhaben des Bundesfern- und des Landesstraßenbaus wollen wir sicherstellen, dass Untersuchungen zu Alternativen oder zu anderen Netzlösungen beauftragt werden."

Bei diesen neuen Prüfaufträgen sind ausdrücklich nicht "alternative Trassenlösungen" gemeint. Wir wollen bei kontroversen Projekten sicherstellen, ob nicht z. Bsp. durch den Ausbau des ÖPNV oder durch eine gänzlich veränderte Verkehrsplanung auf diese Projekte verzichtet werden kann. Für etliche Projekte im gesamten Land NRW, wie zum Beispiel beim Ausbau der A 46 (Hemer - Menden - Arnsberg) oder dem Bau der A 52 durch die Städte Essen, Bottrop, Gladbeck und Gelsenkirchen wollen wir die Tür für mögliche Alternativen öffnen. Darüber hinaus sollen sämtliche Ausbauplanungen den Regionalräten vorgelegt werden.

Vereinbarungen zum Thema Busse und Bahnen

Bei den Verhandlungen mit der SPD zum Themenkomplex Busse und Bahnen konnten wir relativ schnell Einigkeit darüber erzielen, dass neben den beiden programmatischen Aussagen in den Wahlprogrammen der Grünen- Antrag "Zukunftskonzept 2025 für Busse und Bahnen im Land NRW" eine wesentliche inhaltliche Gesprächsgrundlage bilden sollte. Diesen Antrag hatte die SPD-Fraktion inhaltlich voll unterstützt.

Deshalb war die Einrichtung des "SPNV-Beirates" sowie die Bildung einer "ÖPNV-Zukunftskommission" inhaltlich unumstritten. Unter Beteiligung der Fahrgastverbände sowie der Zweckverbände soll der **SPNV-Beirat** möglichst kurzfristig eine Schwachstellen-

analyse für das Schienennetz vorlegen und konkrete Maßnahmen vorschlagen. Mit gezielten Investitionen sollen punktuelle Mängel bei der Schieneninfrastruktur beseitigt werden, um die Leistungsfähigkeit des Netzes zu verbessern und damit auch die Pünktlichkeit im Gesamtsystem zu steigern.

Als klimaschutzrelevanten Beitrag für das landespolitische Handeln im Bereich der Mobilität soll die "**ÖPNV-Zukunftskommission**" darüber hinaus ein ÖPNV-Konzept für das Jahr 2025 entwerfen und gleichzeitig darlegen, welcher Finanzierungsbedarf für die Umsetzung notwendig ist. Für das Land NRW würde damit erstmal eine konkrete Entwicklungsperspektive für das Gesamtsystem der Busse und Bahnen aufgezeigt und mit konkreten Zahlen hinterlegt. Im Hinblick auf die im Jahr 2014 anstehende Neuverteilung der Regionalisierungsmittel auf der Ebene des Bundes soll dieses ÖPNV-Zukunftskonzept das Grundgerüst für den zukünftigen Finanzbedarf abbilden.

Bei dem Thema **Rhein-Ruhr-Express** sind wir in der Zielsetzung einig, mit einer abschnittswisen Realisierung die notwendigen Investitionen in den Streckenausbau sowie die Modernisierung der Bahnhöfe deutlich zu beschleunigen. Die Abschnitte sollen so gebildet werden, dass diese mit einem eigenen Verkehrswert gebaut werden können. Damit wollen wir den notwendigen Druck gegenüber dem Bund und der Bahn aufbauen die Abschnitte auch finanziell abzusichern.

Das **Sozialticket für das Land NRW** wird kommen und seitens des Landes finanziell unterstützt. Jetzt müssen die Verkehrsverbände des Landes die notwendigen Beschlüsse zur Umsetzung fassen. Die verbundweite Einführung ist im Bereich des VRR zum 1.1.2011 geplant und wir werden sicherstellen, dass die notwendigen Landeszuschüsse zur Verfügung stehen werden.

Mit einstimmigen Resolutionen haben die drei SPNV-Zweckverbände des Landes gegen die Pläne zur Gründung einer **SPNV-Landesverkehrsgesellschaft** uns in der Argumentation dagegen deutlich den Rücken gestärkt. Bei der nunmehr vereinbarten Überprüfung, wie die Effizienz der SPNV-Zweckverbände gesteigert werden kann, ist die Themenstellung einer Landesverkehrsgesellschaft ausgeklammert.

Vereinbarungen zum Thema Luftverkehr

Die Verhandlungen in diesem Bereich waren nicht einfach, zumal SPD und GRÜNE hier in der Programmatik, anders als bei der Politik für Busse und Bahnen, sehr viel trennt. Im Ergebnis konnten wir doch einen Großteil unserer Forderungen aus dem Landtagswahlprogramm umsetzen, so dass der Koalitionsvertrag eine deutliche GRÜNE Handschrift trägt. Ich will dies im Einzelnen an den verschiedenen Flughäfen erläutern:

Flughafen Köln/Bonn:

- Das vom Landtag einstimmig beschlossene Verbot nächtlicher Passagierflüge zwischen 0 und 5 Uhr wird möglichst noch zum Sommerflugplan 2011 umgesetzt und die

notwendigen Schritte (Anhörungsverfahren für alle Beteiligten) werden umgehend eingeleitet.

- Die Landesregierung ergreift die Initiative zur Umsetzung und kurzfristigen Einführung des bereits im 22-Punkte-Programm aus dem Jahr 1996 eingeforderten Lärmminde-rungskonzeptes für den Flughafen. Dabei geht es auch um die Umsetzung der Lärmak-tionspläne der Kommunen zum Flughafen Köln/Bonn im Rahmen der EU-Umgebungslärmrichtlinie. Wir werden hierbei darauf dringen, dass im Rahmen eines solchen Lärmminde-rungskonzeptes Lärmkontingente oder Lärmobergrenzen auf der Basis verbindlicher Lärmminde-rungsziele festgelegt werden. Außerdem werden wir uns dafür einsetzen, dass diese Lärmminde-rungsziele auf Einladung der Landesregierung durch einen „runden Tisch“ u.a. mit Lärmwirkungsforschern, Betroffenenverbänden sowie Expertinnen und Experten für Lärmminde-rungskonzepte und Schallausbrei-tungsmodellierung erarbeitet werden.
- Im Umwelt-Kapitel des Koalitionsvertrages ist außerdem nochmals festgelegt, dass das Land die zuständigen Kommunen bezogen auf alle NRW-Flughäfen aktiv bei der Er-stellung von Lärmaktionsplänen gemäß EU-Umgebungslärmrichtlinie und bei der Um-setzung entsprechender Maßnahmen unterstützt.
- Die Landesregierung wird die Initiative für eine Überarbeitung der Start- und Landeent-geltsystems am Flughafen Köln/Bonn mit dem Ziel eines wirksameren Anreizsystems für den Einsatz lärmarmen Flugzeuge ergreifen. Derzeit läuft die Lärmdifferenzierung der Start- und Landeentgelte auf der Basis der Bonusliste des Bundesverkehrsministe-riums faktisch ins Leere, weil nahezu alle Flugbewegungen am Flughafen mit derarti- gen Bonuslisten-Flugzeugen durchgeführt werden. Künftig sollte die Basis für die Ein-stufung "besonders laut" im Rahmen des Entgeltsystems die tatsächlich gemessene Geräuschimmissionssituation am Flughafen bilden, wie es heute bereits am Flughafen Frankfurt/Main passiert.
- Weiterhin wird die Landesregierung eine Bundesratsinitiative zur grundlegenden Über-arbeitung der Bonusliste des Bundesverkehrsministeriums ergreifen mit dem Ziel, dass diese Liste eine wirksame Steuerungswirkung zum Einsatz von lärmarmen Flugzeugen entfaltet.

Flughafen Düsseldorf:

- Der Koalitionsvertrag erhält ein klares Bekenntnis von SPD und GRÜNEN zur strikten Einhaltung des Angerlandvergleiches. In diesem Vergleich werden dem Ausbau des Flughafens eindeutige Grenzen gesetzt und wird die Einbahnkapazität (Nordbahn le-diglich Ersatzbahn) festgeschrieben.
- Es wird zu einer Überprüfung der Erlaubnis von Verkehrsminister Lienenkämper vom 13. 10. 2009 für den Flughafen Düsseldorf kommen, nach der maximal 43 Flugbewe-gungen pro Stunde statt bisher 40 Flugbewegungen im Einbahnbetrieb koordiniert werden können. Die Einbahnkapazität liegt tatsächlich nur bei 37 Flugbewegungen pro Stunde, wie vier Kapazitätsgutachten nachgewiesen haben. Durch die Ausweitung auf 43 Flugbewegungen wurde das Verspätungsproblem am Flughafen sowie das Risiko von Flugunfällen weiter erhöht. Diese Verspätungen werden erst am Ende des Tages

abgebaut und verschlimmern somit die Fluglärmbelastung in den besonders lärmsehbilen Abend- und Nachtzeiten.

- Die Verspätungs- und Home-Base-Carrier-Regelungen am Düsseldorfer Flughafen sollen dahingehend geändert werden, dass es für die Fluggesellschaften wirtschaftlich unattraktiv wird, spät zu landen. Dazu sollen zumindest in Anlehnung an die Regelung am Flughafen Hamburg bei den Landungen für die Zeit von 22.00 Uhr bis 22.59 Uhr und die Zeit von 23.00 Uhr bis 00.00 Uhr Zuschläge in den Entgeltregelungen eingeführt werden. In der Entgeltordnung des Flughafens Hamburg ist geregelt, dass Fluggesellschaften für Landungen in der Zeit von 22.00 bis 22.59 Uhr einen Zuschlag von 100 Prozent beim Landeentgelt entrichten müssen, bei Landungen ab 23 Uhr beträgt der Zuschlag sogar 200 Prozent.
- Außerdem sollen die Geldbußen wegen gezielter Verstöße gegen die Nachtflugregelungen wirksam erhöht werden, so dass die ökonomischen Vorteile aus dem Verstoß gegen die Nachtflugregelungen abgeschöpft werden.
- Die Landesregierung wird die Initiative für eine Überarbeitung der Start- und Landeentgeltsystems am Flughafen Düsseldorf mit dem Ziel eines wirksameren Anreizsystems für den Einsatz lärmarmen Flugzeuge ergreifen. Derzeit läuft die Lärmdifferenzierung der Start- und Landeentgelte auf der Basis der Bonusliste des Bundesverkehrsministeriums faktisch ins Leere, weil nahezu alle Flugbewegungen am Flughafen mit derartigen Bonuslisten-Flugzeugen durchgeführt werden. Künftig sollte die Basis für die Einstufung "besonders laut" im Rahmen des Entgeltsystems die tatsächlich gemessene Geräuschimmissionssituation am Flughafen bilden, wie es heute bereits am Flughafen Frankfurt/Main passiert.
- Weiterhin wird die Landesregierung eine Bundesratsinitiative zur grundlegenden Überarbeitung der Bonusliste des Bundesverkehrsministeriums ergreifen mit dem Ziel, dass diese Liste eine wirksame Steuerungswirkung zum Einsatz von lärmarmen Flugzeugen entfaltet.
- Am Düsseldorfer Flughafen soll ein schadstoffabhängiges Start- und Landeentgelt eingeführt werden, wie es beispielsweise bereits an den Flughäfen München, Frankfurt und Köln/Bonn existiert (Anknüpfungspunkt ist hierbei die Stickoxidbelastung der Flugzeuge). Die luftschadstoffbezogene Entgeltkomponente darf dabei nicht zu einer Reduzierung der lärmabhängigen Komponente führen.

Flughafen Münster/Osnabrück:

- Die Landesregierung schließt eine Subventionierung von Flughäfen aus Landesmitteln strikt aus. Wir werden somit die Zusage der schwarz-gelben Landesregierung zurücknehmen, den Ausbau des Flughafens Münster/Osnabrück aus dem Etat des Umweltministeriums mit Landesmitteln zu subventionieren.
- Die Landesregierung strebt eine Kernruhezeit von 23.00 Uhr bis 6.00 Uhr für alle Starts und Landungen am Flughafen Münster/Osnabrück an. Derzeit bestehen am Flughafen für Bonuslisten-Flugzeuge keinerlei Nachtflugbeschränkungen.
- Die Landesregierung wird die Initiative für eine Überarbeitung der Start- und Landeentgeltsystems am Flughafen Münster/Osnabrück mit dem Ziel eines wirksameren Anreiz-

systems für den Einsatz lärmarmen Flugzeuge ergreifen. Derzeit läuft die Lärmdifferenzierung der Start- und Landeentgelte auf der Basis der Bonusliste des Bundesverkehrsministeriums faktisch ins Leere, weil nahezu alle Flugbewegungen am Flughafen mit derartigen Bonuslisten-Flugzeugen durchgeführt werden. Künftig sollte die Basis für die Einstufung "besonders laut" im Rahmen des Entgeltsystems die tatsächlich gemessene Geräuschmissionssituation am Flughafen bilden, wie es heute bereits am Flughafen Frankfurt/Main passiert.

- Am Flughafen soll ein schadstoffabhängiges Start- und Landeentgelt eingeführt werden, wie es beispielsweise bereits an den Flughäfen München, Frankfurt und Köln/Bonn existiert (Anknüpfungspunkt ist hierbei die Stickoxidbelastung der Flugzeuge). Die luftschadstoffbezogene Entgeltkomponente darf dabei nicht zu einer Reduzierung der lärmabhängigen Komponente führen.

Flughafen Dortmund:

- An den Betriebszeiten des Flughafens Dortmund wird nicht gerüttelt. Deshalb haben wir darauf bestanden, dass die für die Flughäfen Münster/Osnabrück und Paderborn fortschrittliche Forderung einer Kernruhezeit von 23 bis 6 Uhr für alle Starts und Landungen für den Dortmunder Flughafen keine Anwendung findet. Für den Flughafen Dortmund gilt also weiterhin: Starts und Landungen zwischen 22 und 6 Uhr sind unzulässig; Ausnahme: Landungen bis 23 Uhr sind max. 20 Mal pro Monat möglich.
- Eine Subventionierung des Flughafens aus Landesmitteln ist strikt ausgeschlossen.
- Die Landesregierung wird die Initiative für eine Überarbeitung der Start- und Landeentgeltsystems am Flughafen Dortmund mit dem Ziel eines wirksameren Anreizsystems für den Einsatz lärmarmen Flugzeuge ergreifen. Derzeit läuft die Lärmdifferenzierung der Start- und Landeentgelte auf der Basis der Bonusliste des Bundesverkehrsministeriums faktisch ins Leere, weil nahezu alle Flugbewegungen am Flughafen mit derartigen Bonuslisten-Flugzeugen durchgeführt werden. Künftig sollte die Basis für die Einstufung "besonders laut" im Rahmen des Entgeltsystems die tatsächlich gemessene Geräuschmissionssituation am Flughafen bilden, wie es heute bereits am Flughafen Frankfurt/Main passiert.
- Am Flughafen soll ein schadstoffabhängiges Start- und Landeentgelt eingeführt werden, wie es beispielsweise bereits an den Flughäfen München, Frankfurt und Köln/Bonn existiert (Anknüpfungspunkt ist hierbei die Stickoxidbelastung der Flugzeuge). Die luftschadstoffbezogene Entgeltkomponente darf dabei nicht zu einer Reduzierung der lärmabhängigen Komponente führen.

Flughafen Paderborn/Lippstadt:

- Die Landesregierung strebt eine Kernruhezeit von 23.00 Uhr bis 6.00 Uhr für alle Starts und Landungen am Flughafen Paderborn/Lippstadt an. Derzeit dürfen zwischen 0.00 bis 5.00 Uhr nicht mehr als 360 Flugbewegungen von Bonuslisten-Flugzeugen jährlich, jedoch nicht mehr als 50 Flugbewegungen pro Monat, durchgeführt werden.
- Die Landesregierung wird die Initiative für eine Überarbeitung der Start- und Landeentgeltsystems am Flughafen Paderborn/Lippstadt mit dem Ziel eines wirksameren An-

reizsystems für den Einsatz lärmarmen Flugzeuge ergreifen. Derzeit läuft die Lärmdifferenzierung der Start- und Landeentgelte auf der Basis der Bonusliste des Bundesverkehrsministeriums faktisch ins Leere, weil nahezu alle Flugbewegungen am Flughafen mit derartigen Bonuslisten-Flugzeugen durchgeführt werden. Künftig sollte die Basis für die Einstufung "besonders laut" im Rahmen des Entgeltsystems die tatsächlich gemessene Geräuschmissionssituation am Flughafen bilden, wie es heute bereits am Flughafen Frankfurt/Main passiert.

- Am Flughafen soll ein schadstoffabhängiges Start- und Landeentgelt eingeführt werden, wie es beispielsweise bereits an den Flughäfen München, Frankfurt und Köln/Bonn existiert (Anknüpfungspunkt ist hierbei die Stickoxidbelastung der Flugzeuge). Die luftschadstoffbezogene Entgeltkomponente darf dabei nicht zu einer Reduzierung der lärmabhängigen Komponente führen.

Flughafen Niederrhein (Weeze):

- Die Landesregierung strebt eine Kernruhezeit von 23.00 Uhr bis 6.00 Uhr für alle Starts und Landungen am Flughafen Niederrhein an. Derzeit gibt es eine derartige Kernruhezeit nur für Starts, für Landungen gilt eine Kernruhezeit von 23.30 bis 6.00 Uhr.
- Die Landesregierung wird die Initiative für eine Überarbeitung der Start- und Landeentgeltsystems am Flughafen Niederrhein mit dem Ziel eines wirksameren Anreizsystems für den Einsatz lärmarmen Flugzeuge ergreifen. Derzeit läuft die Lärmdifferenzierung der Start- und Landeentgelte auf der Basis der Bonusliste des Bundesverkehrsministeriums faktisch ins Leere, weil nahezu alle Flugbewegungen am Flughafen mit derartigen Bonuslisten-Flugzeugen durchgeführt werden. Künftig sollte die Basis für die Einstufung "besonders laut" im Rahmen des Entgeltsystems die tatsächlich gemessene Geräuschmissionssituation am Flughafen bilden, wie es heute bereits am Flughafen Frankfurt/Main passiert.
- Am Flughafen soll ein schadstoffabhängiges Start- und Landeentgelt eingeführt werden, wie es beispielsweise bereits an den Flughäfen München, Frankfurt und Köln/Bonn existiert (Anknüpfungspunkt ist hierbei die Stickoxidbelastung der Flugzeuge). Die luftschadstoffbezogene Entgeltkomponente darf dabei nicht zu einer Reduzierung der lärmabhängigen Komponente führen.

Flughafen Essen/Mülheim:

Die Landesregierung setzt sich für ein Ende des Flugbetriebes am Flughafen Essen/ Mülheim ein, sobald dies möglich ist und wird eine entsprechende Initiative in den Gremien des Flughafens einbringen. Die Formulierung im Koalitionsvertrag hierzu knüpft an eine gleich lautende Formulierung aus dem Koalitionsvertrag von SPD und GRÜNEN aus dem Jahr 1995 an. Allerdings sind die Chancen zur Umsetzung inzwischen deutlich gestiegen. Denn im Mülheimer Rat wird in Kürze ein Antrag von CDU, GRÜNEN, MBI mit Unterstützung der Linken eingebracht, der eine Einstellung des Flugbetriebes vorsieht. Da sich auch in Essen die Fraktionen im Rat mehrheitlich für eine Schließung des Flughafens ausgesprochen haben, gibt es nun eine realistische Chance auf einen gemeinsamen Schließungsbeschluss. Allen Beteiligten ist allerdings auch klar, dass die durch den gel-

tenden Erbbaurechtsvertrag der Stadt Mülheim an der Ruhr mit dem Flughafennutzer Aero Club Mülheim an der Ruhr begründeten Rechte und Ansprüche für die Dauer der Geltungszeit dieses Vertrages nicht infrage gestellt werden können. Eine Nutzung der Fläche zum Zwecke des Motor- und Segelflugsport ist also auch weiterhin bis zum Jahr 2034 möglich.

Sonstige Flugplätze:

SPD und GRÜNE haben sich im Koalitionsvertrag auf folgenden Satz verständigt: "Eine Subventionierung von Flughäfen und Verkehrslandeplätzen aus Landesmitteln findet nicht statt." Dies bedeutet, dass das Land keinerlei Mittel mehr für den Ausbau von Schwerpunkt-Verkehrslandeplätzen für den Geschäftsreiseverkehr gibt.

Der Koalitionsvertrag enthält keine spezielle Formulierung zum Verkehrslandeplatz Mönchengladbach. Wir werden uns aber auch weiterhin gegen alle Ausbaubestrebungen am Flugplatz wehren.

Neue Luftverkehrskonzeption:

Im Hinblick auf die Überarbeitung der Luftverkehrskonzeption 2010 haben SPD und GRÜNE folgendes beschlossen: "Klima- und Lärmschutz, langfristige wirtschaftliche Tragfähigkeit und Planungssicherheit sind die Ziele, die SPD und GRÜNE mit einem Luftverkehrskonzept 2020 umsetzen wollen. Wir wollen Klarheit für alle Betroffenen herstellen. Die neue Landesregierung wird sich dieser Herausforderung stellen und sie wird alle Betroffenen - Anliegerinnen und Anlieger, Beschäftigte und Betreiber sowie die Airlines - in die Entwicklung des Luftverkehrskonzepts 2020 einbeziehen."

Keine Änderung des Luftverkehrsgesetzes

Schließlich konnten wir uns noch auf folgende Formulierung verständigen, die sich gegen Pläne der Bundesregierung zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes richtet:

"Alle Versuche der Bundesregierung, das Luftverkehrsgesetz zu Lasten des Lärmschutzes, insbesondere des aktiven Lärmschutzes für den Nachtzeitraum an Flughäfen, zu verändern, werden abgelehnt. Im Falle einer derartigen Gesetzesänderungsinitiative der Bundesregierung wird eine Bundesratsinitiative ergriffen, mit dem Ziel dieser Änderung entgegenzuwirken."

Für weitere Detailfragen zu dieser Vereinbarung stehe ich Euch persönlich gerne für Rückfragen zur Verfügung. Ebenfalls könnt Ihr Euch an Martin Tönnies, unseren wissenschaftlichen Mitarbeiter (Telefon:0211.884-2826), bei Rückfragen wenden.

Mit freundlichen Grüßen



Horst Becker MdL