Landtag
Nordrhein-Westfalen
16. Wahlperiode

Ausschussprotokoll
APr 16/34
06.09.2012

Ausschuss für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr

2. Sitzung (öffentlich)

6. September 2012

Düsseldorf – Haus des Landtags

15:30 Uhr bis 17:50 Uhr

Vorsitz: Dieter Hilser (SPD)

Protokoll: Thilo Rörtgen

Verhandlungspunkte und Ergebnisse:

Vor Eintritt in die Tagesordnung **5**

- Die Tagesordnung wird um eine Dringliche Frage der CDU-Fraktion und eine Aktuelle Viertelstunde, beantragt von der SPD-Fraktion, erweitert.

1 Dringliche Frage **6**

„Welche Konsequenzen zieht die Landesregierung aus der Entscheidung der Bundesregierung, das Nachtflugverbot für Passagierflüge am Flughafen Köln/Bonn zu untersagen?“

- Beantwortung durch Minister Michael Groschek (MBWSV) 6
- Aussprache 7

2 Aktuelle Viertelstunde 13

Thema: Sachstand und Perspektive von Factory Outlet Centern in Nordrhein-Westfalen

- Bericht durch Minister Michael Groschek (MBWSV) 13
- Aussprache 14

3 Gesetz zur Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) 17

Gesetzentwurf
der Landesregierung
Drucksache 16/57

- Der Ausschuss beschließt die Durchführung einer Anhörung. Der genaue Termin wird noch festgelegt.

4 Gesetz zur Förderung des Klimaschutzes in Nordrhein-Westfalen 18

Gesetzentwurf
der Landesregierung
Drucksache 16/127

Der Ausschuss beschließt eine gemeinsame Anhörung mit dem federführenden Umweltausschuss.

5 Äußerungen des Ministers für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr zur Streichung von Straßenbauprojekten im Münsterland 19

– Bericht des Ministeriums für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr

- Bericht durch Minister Michael Groschek (MBWSV) 19
- Aussprache 21

6 Novelle des Baugesetzbuches 24

– Vorlage 16/139

– Bericht des Ministeriums für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr

- Bericht durch Minister Michael Groschek (MBWSV) 24
- Aussprache 24

7 Entwurf des Städtebauförderungsprogramms 2012 28

– Vorlage 16/111

– Bericht des Ministeriums für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr

- Bericht durch Minister Michael Groschek (MBWSV) 28
- Aussprache 28

8 Termine 2013 32

Der Ausschuss beschließt den Terminplan 2013.

9 Verschiedenes 33

* * *

1 Dringliche Frage

„Welche Konsequenzen zieht die Landesregierung aus der Entscheidung der Bundesregierung, das Nachtflugverbot für Passagierflüge am Flughafen Köln/Bonn zu untersagen?“

Vorsitzender Dieter Hilser merkt an, dass diese Dringliche Frage von der CDU-Fraktion beantragt worden sei.

Minister Michael Groschek (MBWSV) trägt vor:

Meine sehr geehrten Damen und Herren Abgeordnete! Zu den Merkwürdigkeiten dieses Vorgangs gehört, dass unser Ministerium zur Stunde offiziell den in der Welt befindlichen Brief noch nicht erhalten hat. Es gibt diverse Kopien dieses Schreibens; auch uns hat eine erreicht, aber nicht auf dem ordnungsgemäßen postalischen Weg. Gleichwohl nehmen wir gerne Stellung zu dem Inhalt dieses Schreibens, von dem ich ausgehe, dass es uns auch noch auf dem korrekten Wege erreicht. Ich hoffe, dass das kein Synonym für den Postumgang im Bundesverkehrsministerium im Allgemeinen ist.

Aber jetzt zur Sache selbst, zur Entscheidung des Bundesministers für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 31. August 2012. Im Kern hat das BMVBS darauf verwiesen, dass ein Teilwiderruf der Betriebsgenehmigung nicht auf Ziffer 11 Abs. 4 der geltenden Nachtflugregelung gestützt werden kann, da es darin keine hinreichende Ermächtigungsgrundlage sieht und deshalb ein Widerrufsvorbehalt, wie wir ihn formuliert haben, rechtswidrig sei. Im Übrigen sind nach Auffassung des Ministeriums die tatbestandlichen Voraussetzungen der Ziffer 11 Abs. 4 der Nachtflugregelung nicht erfüllt.

Das von den Fachgutachtern des damaligen Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr der Anwaltskanzlei Quaas & Partner bejahte Vorliegen neuer umweltrechtlicher Rahmenbedingungen durch eine Änderung der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes zur planerischen Abwägung bei der Zulassung von Nachtflugbetrieb wird vom Bundesministerium verneint, da eine Änderung der höchstrichterlichen Rechtsprechung keine Rechtsänderung sei.

Die Reaktionsmöglichkeit des Landes, wie wir sie zur Stunde sehen vorbehaltlich einer Rücksprache mit unseren juristischen Beratern und Gutachtern, die uns zu diesem Verfahrensweg im Frühjahr empfohlen hatten, ist Folgende: Die Entscheidung des Bundesministeriums ist für uns als Genehmigungsbehörde bindend. Rechtsschutzmöglichkeiten des Landes sind sehr begrenzt. Ein verwaltungsgerichtliches Verfahren gegen eine Weisung im Bundesauftragsverhältnis ist ausgeschlossen. Ein Bund/Länder-Streit durch Anrufung des Bundesverfassungsgerichts ist auf eine bloße Missbrauchskontrolle beschränkt. Ein solcher Missbrauch liegt nach jetziger Wertung so nicht vor. Ansatzpunkte sind deshalb nach dem Weisungsbeschluss des Bundes für uns im Moment nicht ersichtlich. Bei der Weisung des Bundesministeriums handelt es sich um eine behördeninterne Maßnah-

me und damit um ein Verwaltungsinternum. Dritte können dagegen offensichtlich nicht im Klageweg vorgehen.

Die Empfehlung der Staatssekretärin im Bundesumweltministerium, Frau Heinen-Esser, die Landesregierung möge das Nachtflugverbot erlassen, ist nach unserer Meinung auf ein rechtswidriges Handeln gerichtet. Dieser Vorschlag war bereits Gegenstand des Verfahrens. Ein auf dem Gebiet des Luftrechts erfahrener Fachanwalt hat hierzu festgestellt, dass eine Missachtung des Weisungsrechts bzw. einer Weisung des Bundes im Bereich der Bundesauftragsverwaltung den erlassenen Verwaltungsakt von Anfang an rechtswidrig machen würde. Dies ist auch in einem Brief an den damaligen Bundesumweltminister Röttgen klargestellt worden.

Zum heutigen Zeitpunkt werden keine Klageansätze gesehen. Das schließt nicht aus, dass wir nach Rücksprache auch mit den damals von uns beauftragten Gutachtern zu einer anderen Position kommen. Wir bleiben voll inhaltlich bei der Position, dass ein Nachtflugverbot im Passagierbereich vernünftig und geboten sei. Wir fühlen uns durch die Weisung des Bundes gehindert, diese vernünftige Lösung umzusetzen. Aber das ist eine vorläufige Einschätzung, die durch weitere juristische Expertise korrigiert werden könnte. An dem politischen Ziel halten wir fest.

Klaus Voussem (CDU) führt aus, seine Fraktion sehe es etwas anders, nämlich dass es eine schwere Klatsche für die Landesregierung sei, sowohl in juristischer Hinsicht, weil der Bundesverkehrsminister schwere handwerkliche Fehler festgestellt habe, aber auch in politischer Hinsicht, und hier denke er nicht nur an die Kakophonie aufseiten der SPD und den Grünen. Er rufe dazu auf, im Interesse der Betroffenen, also der Bürgerinnen und Bürger vor Ort, aber auch des Wirtschaftsstandortes Airport Flughafen Köln/Bonn, eine andere, eine schnellere Lösung zu finden, eine Lösung, die nicht auf weitere juristische Endlosstreitereien hinauslaufe. Es sollte ein interessengerechter Ausgleich stattfinden.

Arndt Klocke (GRÜNE) begrüßt, dass die Landesregierung an dem politischen Ziel, ein Nachtflugverbot für Passagiermaschinen, festhalte. Selbstverständlich gehe es hierbei um die Interessen der Anwohnerinnen und Anwohner.

Den Vorwurf der Kakophonie gebe er gerne der CDU zurück. Diesbezüglich erinnere er an die unterschiedlichen Statements der CDU-Bürgermeister und -Landräte aus dem Kreis Siegburg und den umliegenden Kreisen, von Bundesverkehrsminister Ramsauer auf der einen Seite und Frau Heinen-Esser auf der anderen Seite und der Landesebene. In der CDU könne er keine einheitliche Position zu diesem Thema feststellen.

Er verweise auf die klare Festlegung sowohl im Koalitionsvertrag aus dem Jahre 2010 als auch im jetzigen Koalitionsvertrag. Der Flughafen werde auch weiter gedrängt, dass 22-Punkte-Programm zur Lärmminderung umzusetzen. SPD und Grüne seien davon überzeugt gewesen, dass mittels des Rechtsgutachtens und der entsprechenden Beschlusslage ein Nachtflugverbot für Passagierflugzeuge erreicht werden könne. Dies sei nun seitens der Bundesebene politisch zurückgewiesen wor-

den. Von daher müsse man nach der nächsten Bundestagswahl, wenn es einen anderen Bundesverkehrsminister gebe, wieder aktiv werden.

Oliver Bayer (PIRATEN) betont, die Landesregierung müsse ihrer Verantwortung gerecht werden und dürfe diese nicht wegschieben. Inhaltlich unterstütze er die Landesregierung.

Die jetzige Lösung, ein Nachtflugverbot für Passagierflugzeuge, reiche seiner Meinung nach nicht aus, um dem Lärm zu verringern, denn der Großteil des Lärms entstehe durch die Frachtmaschinen. Man sollte nicht bis zur Bundestagswahl oder bis 2030, wenn die Betriebsgenehmigung auslaufe, warten, um hier tätig zu werden. Er würde gerne nach Vorlage der Gutachten darüber sprechen. Neben einem Nachtflugverbot für Passagiermaschinen gebe es auch noch andere Möglichkeiten zur Lärmvermeidung, beispielsweise Slot-Vergabe, grüne Anflüge.

Jochen Ott (SPD) legt dar, den Menschen helfe es am meisten, wenn man sich in den Gremien des Flughafens für eine Staffelung der Gebühren insbesondere im Nachtbereich einsetze. Hierfür habe er sich bereits ausgesprochen, als der Landtag mit den Stimmen aller Fraktionen das Passagiernachtflugverbot beschlossen habe. Nach dem Grundgesetz würden Luftfahrangelegenheiten auf Bundesebene geregelt. Hierauf verweise auch der Bundesverkehrsminister. Von daher finde er es abenteuerlich, dass nun vonseiten der CDU versucht werde, dies zu einer Niederlage von Rot-Grün zu machen.

Auch er verweise auf die inhaltlich unterschiedlichen Statements von CDU-Vertretern. Wenn es also eine Partei gebe, die in dieser Angelegenheit vollkommen unterschiedlich kommuniziere, dann sei es die CDU.

Jahrelange Rechtsstreitigkeiten interessierten die Menschen überhaupt nicht. Derartiges erhöhe lediglich die Politikverdrossenheit. Er plädiere dafür, den Kurs von Rot-Grün, also die Einführung von gestaffelten Gebühren, zu unterstützen. Dies helfe den Menschen vor Ort wirklich.

Auch er plädiere dafür, das 1998 beschlossene 22-Punkte-Programm zur Lärmminderung umzusetzen.

Es helfe nicht, die Interessen der Anwohner und die der Wirtschaft gegeneinander auszuspielen. Es müsse einen Interessenausgleich geben.

Christof Rasche (FDP) bittet darum, den Brief aus Berlin, wenn das Ministerium diesen erhalten habe, den Abgeordneten zur Verfügung zu stellen. Seines Wissens werde in dem Brief Bezug genommen auf einen Brief aus dem Jahre 2010, ebenfalls aus dem Bundesverkehrsministerium an den zuständigen Minister in Nordrhein-Westfalen, in dem die rechtliche Situation klargestellt worden sei. Diese sei bis heute unverändert. Von daher sei bereits 2010 klar gewesen, dass man mit diesem Vorgehen seitens Nordrhein-Westfalens scheitern müsse. Die Intention, warum man trotzdem so vorgegangen sei, kenne er nicht. Nun sollten alle Fraktionen gemeinsam überlegen, wie man den Lärm tatsächlich vermindern könne.

Reiner Dieter Breuer (SPD) sagt, das politische Ziel bleibe, die Anwohner vor Lärm schützen zu wollen. Dies müsse auch weiterhin in Richtung Bundesebene deutlich artikuliert werden.

Auch er bitte darum, sämtliche Rechtsschutzmöglichkeiten zu prüfen. Nichtsdestotrotz sollte man dort ansetzen, wo es den größten Wirkungskreis gebe, nämlich beim Flughafen selbst. Auf die weiteren Beratungen dort sei er sehr gespannt.

Er bitte darum, den Ausschuss auf dem Laufenden zu halten.

Arndt Klocke (GRÜNE) macht darauf aufmerksam, dass vor der Landtagswahl der jetzige Fraktionsvorsitzende der FDP, Christian Lindner, den Beschluss der Landesregierung zur Einführung eines Passagiernachtflugverbotes am Flughafen Köln/Bonn ausdrücklich unterstützt habe. Er frage, ob dies auch die Position der FDP-Landtagsfraktion sei.

Bernhard Schemmer (CDU) legt dar, bei dem in Rede stehenden Sachverhalt gehe es um eine rechtliche Beurteilung. Insofern sollte hieraus keine politische Angelegenheit gemacht werden.

Hauptverursacher des Lärms seien Frachtflugzeuge und nicht die Passagierflugzeuge. Nichtsdestotrotz habe die frühere Landesregierung die politische Entscheidung getroffen, ein Nachtflugverbot für Passagierflugzeuge einzuführen. Diese politische Entscheidung habe nun das Bundesverkehrsministerium rechtlich prüfen müssen. Es liege eine rechtskräftige Betriebserlaubnis vor. Auch der Oberbürgermeister von Köln, Herr Roters, sei bereits am 26. Oktober 2011 zu dem Ergebnis gekommen, dass der Beschluss der damaligen Landesregierung keiner Rechtsprüfung standhalten würde.

Er halte es für klug, vor der Abgabe von politischen Statements die rechtliche Beurteilung abzuwarten. Die handwerklichen Mängel seien doch vom damaligen Verkehrsminister und seines Staatssekretärs in Nordrhein-Westfalen gemacht worden. Er gehe davon aus, dass das Ministerium in Kenntnis der Rechtssituation seine Spitzenleute nicht dazu getrieben habe, so vorzugehen, sondern dies sei die Arbeit des damaligen Staatssekretärs Becker gewesen, dem der Minister regelmäßig gefolgt sei.

Die Rechtsprüfung habe eindeutig gezeigt, dass die Herangehensweise der damaligen Landesregierung falsch gewesen sei. Nichtsdestotrotz bleibe der Flughafen aufgefordert, dazu beizutragen, den Lärm zu vermindern.

Achim Tüttenberg (SPD) weist ebenfalls auf das Standpunktedesaster bei der CDU hin.

Der Abgeordnete Schemmer habe betont, dass es um eine Rechtsfrage gehe. Vor dem Hintergrund interessiere ihn, warum sowohl die Parlamentarische Staatssekretärin Ursula Heinen-Esser als auch die stellvertretende CDU-Landesvorsitzende Winkelmeier-Becker die Landesregierung ausdrücklich aufgefordert hätten, den Er-

lass trotzdem umzusetzen, auch auf die Gefahr hin, dass möglicherweise dieser Rechtsakt von Anfang an als rechtswidrig eingestuft werde.

Der Abgeordnete Voussem habe die Landesregierung aufgefordert, eine Lösung zu finden. Diesbezüglich möchte er wissen, welche Lösung denn die CDU-Fraktion anstrebe.

Als Abgeordneter aus dem betroffenen Umlandbereich könne er nur sehr schwer nachvollziehen, wenn auf der einen Seite gegen den Fluglärm insbesondere in der Nacht Klage geführt werde und auf der anderen Seite insbesondere in CDU-regierten Kommunen in An- und Abflugbereichen des Flughafens immer noch neue Baugebiete ausgewiesen würden. Dies halte er für unehrlich. Er bitte um etwas mehr Fairness.

Christof Rasche (FDP) merkt an, selbstverständlich stehe seine Fraktion zu den Beschlüssen. Im Vordergrund stehe dabei das Ziel, den Lärm tatsächlich zu minimieren. Er befürchte, dass viele Bürgerinnen und Bürger, wenn das Passagierflugverbot wirklich komme, sehr enttäuscht reagierten, weil sie es kaum spürten, dass sich der Lärm reduziere. Von daher sollte man gemeinsam nach anderen Wegen suchen, die möglicherweise viel effektiver seien.

Arndt Klocke (GRÜNE) schließt sich den Ausführungen des Abgeordneten Tüttenberg an.

Er gebe dem Abgeordneten Schemmer recht, dass der Frachtflugbereich mehr Lärm verursache als der Passagierflugbereich. Lediglich ein Viertel des Lärms in der Nacht produzierten die Passagierflugzeuge. Aber auch ein Viertel weniger Lärm würde den Menschen helfen.

Er stelle einen Konsens fest, dass man bezüglich der Lärmreduzierung etwas erreichen müsse. Konzepte dazu lägen jedoch seitens der Opposition nicht vor. Der Minister habe bereits auf eine Gebührenordnung und auf lärmarme Flugzeuge hingewiesen. Gerade die Krachmacher müssten ausgemustert werden.

Er erinnere daran, dass der Beschluss zum Frachtflug, bis 2030 eine Betriebsgenehmigung zu erteilen, in der Zeit der CDU/FDP-Landesregierung gefasst worden sei.

Jochen Ott (SPD) lässt verlauten, es müsse die Frage beantwortet werden, ob Nachtflug wirtschaftlich notwendig sei. Hinsichtlich der Passagierflüge hätten alle Fraktionen in diesem Landtag in einem Beschluss gesagt, dass dies nicht der Fall sei. Hier gehe es eher um die Frage, ob man gemeinsam mit der Europäischen Union und den Anrainerstaaten bestimmte Regelungen hinbekomme, die keine Wettbewerbsverzerrungen in Richtung Türkei und arabische Halbinseln ermöglichten. Dieser Aufgabe sollte man sich auch einmal stellen. Dann hätte man viele Probleme nicht.

Daneben sollte man sich die Frage stellen, welche Regelungen die EU treffen könne. Im Moment sorgten die Kommissare vor allen Dingen dafür, dass die Liberalisierung

der Bodenverkehrsdienste vorangetrieben werde, um den Beschäftigten, die die Flugzeuge bepackten, möglichst niedrige Löhne zahlen zu müssen.

Daneben stelle sich die Frage nach dem Frachtflug. Dieser sei wirtschaftspolitisch notwendig. Die Fragen hierzu müssten im Rahmen eines nationalen Flughafenkonzeptes geklärt werden. Es könne nicht sein, dass jedes Bundesland das für sich regele, sondern es müsse gemeinsam geklärt werden, welche Flughäfen in Deutschland nachts offen gehalten werden müssten und unter welchen Bedingungen.

Seiner Meinung nach wäre man schon ein Schritt weiter, wenn sich der Bund, das Land und die Kommunen an solchen Prozessen beteiligen würden.

Vorsitzender Dieter Hilser teilt mit, dass den Abgeordneten ein Brief ausgehändigt werde, den der Minister mit gestrigem Datum an den Vorsitzenden der Geschäftsführung des Flughafens Köln/Bonn, Herrn Garvens, geschrieben habe **(siehe Anlage zu TOP 1).**

Minister Michael Groschek (MBWSV) hält es für wichtig, dass der Ausschuss mit der neuen Landesregierung vertrauensvoll zusammenarbeite. Ihm liege nicht an Geheimniskrämerei, sondern an konstruktiver Zusammenarbeit. Den Hinweis der Ministerpräsidentin, die Kultur der Einladung fortzusetzen, nehme er sehr ernst. Er lade daher die Abgeordneten ein, sich mit ihren Anregungen, Wünschen unmittelbar an das Ministerium zu wenden.

Es bestehe der gemeinsame Wille, die Krachmacher vom Himmel zu holen. Dies könne auch rational nachvollzogen werden, weil den betroffenen Menschen völlig egal sei, ob der Lärm von einer Passagiermaschine oder einer Frachtmaschine verursacht werde. Von daher halte er es für vernünftig, alle Wege zu beschreiten, die eine Perspektive eröffneten, Lärmminderung für die Anwohnerinnen und Anwohner praktisch nachvollziehbar zu machen. Insofern habe er die Geschäftsführung zu Gesprächen eingeladen. Ein Stichwort sei bereits in der Diskussion gefallen, nämlich die pönalisierende Gebührenordnung, also: Wer Krach mache, müsse blechen.

Mit der Geschäftsführung wolle er auch über weitere Maßnahmen intensiv diskutieren. Es liege nämlich auch im wirtschaftlichen Interesse des Flughafens und im Standortinteresse der Stadt Köln, eine möglichst breite Akzeptanz auch jenseits der Stadtgrenzen für diesen Flughafen zu organisieren. Er sei dafür, nordrhein-westfälische Flughafenstandorte zu stärken und zu sichern. Dies gehe nur, wenn man für Akzeptanz im Umfeld sorge. Hierbei handele es sich immer um schwierige Prozesse, gleichwohl müsse man sich auf den mühsamen Weg machen.

Es bleibe politischer Wille der Landesregierung, Passagierflüge in der Nacht zu verbieten. Rechtlich sehe er im Moment keine Möglichkeit dazu. Dies gelte vorbehaltlich einer Rücksprache mit den Gutachtern, die dem Ministerium im Frühjahr attestiert hätten, dass es einen Rechtsweg gebe, den politischen Willen umzusetzen.

Das Ministerium beabsichtige, die Rechtsauffassung intensiv überprüfen zu lassen. Dies führe dann dazu, dass die bisherige Rechtsauffassung bestätigt oder revidiert werde. Für die Menschen sei jedoch entscheidend, dass kein Rechtsstreit entschei-

de, sondern dass eine Lärmminderung eintrete. Dem fühle er sich besonders verpflichtet.

Bernhard Schemmer (CDU) begrüßt das Vorhaben der Landesregierung, den Lärm zu reduzieren.

Seiner Ansicht nach werde es bei der jetzigen Rechtslage bleiben.

Seine Fraktion sei gerne zu einer Zusammenarbeit bereit. Eine Spreizung der Gebühren würde für die Anwohner auf Dauer wesentlich mehr bringen als ein Nachtflugverbot für Passagierflugzeuge. Insofern sollte dies weiterverfolgt werden.

Bezüglich der Kultur der Einladung seitens der Ministerpräsidentin habe er bisher zwischen dem, was gesagt worden sei, und dem, was getan worden sei, unterschieden. Abwägungsprozesse innerhalb der Landesregierung sollten gegenüber dem Parlament transparent gemacht werden. Ansonsten werde das Ansinnen der Kultur der Einladung nicht zum Tragen kommen.

Ministerium für Bauen, Wohnen,
Stadtentwicklung und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen

Der Minister

Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen, 40190 Düsseldorf

Herrn
Michael Garvens
Vorsitzender der Geschäftsführung
des Flughafens Köln/Bonn
Heinrich-Steinmann-Str. 12
51147 Köln

05. September 2012

Aktenzeichen
(bei Antwort bitte angeben)
II A 4 - 31-21/1(4)1- KB

Telefon 0211 3843-2222

Flughafen Köln/Bonn
Einführung einer Kernruhezeit im Passagierflugverkehr zwischen 00.00 Uhr und 05.00 Uhr

Sehr geehrter Herr Garvens,

wie Sie wissen, hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung mit Schreiben vom 31. August 2012 entschieden, der Einführung einer Betriebsbeschränkung für Passagierflüge in der Kernnacht in der von mir am 18. April 2012 übermittelten Fassung einer Neuregelung der Nachtflugbeschränkungen nicht zuzustimmen.

Diese Entscheidung im Rahmen der Bundesauftragsverwaltung ist für das Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen als Genehmigungsbehörde bindend. Der Bund kann sich mit seiner jetzt ausgeübten Rechts- und Fachaufsicht gegen die Auffassung der Landesbehörde durchsetzen. Im Ergebnis bedeutet dies, dass ein Verbot von Passagierflugverkehr in der Kernruhezeit der Nacht zwischen 00.00 Uhr und 05.00 Uhr nicht zum Tragen kommt.

Für die Landesregierung hat das Thema Lärmschutz nach wie vor eine besondere Bedeutung. Dies wird im Koalitionsvertrag auch eindeutig zum Ausdruck gebracht, denn wir wissen alle, dass der Nachtflugbetrieb

Dienstgebäude und
Lieferanschrift:
Jürgensplatz 1
40219 Düsseldorf
Telefon 0211 3843-0
Telefax 0211 3843-9110
poststelle@mbwsv.nrw.de
www.mbwsv.nrw.de

Öffentliche Verkehrsmittel:
Straßenbahnlinien 704, 709,
719 bis Haltestelle
Landtag/Kniebrücke

in diesem besonders empfindlichen Zeitsegment der Nacht mit erheblichen Lärmbelastungen insbesondere für die Menschen im Umfeld des Flughafens verbunden ist.

Im Hinblick auf den Lärmschutz sind alle beteiligten Akteure der Luftverkehrs- und Logistikwirtschaft aufgefordert, verstärkt daran zu arbeiten, Maßnahmen zur Lärmminderung besonders in der Nacht systematisch und nachhaltig zu fördern. Dazu gehören aus Sicht der Landesregierung sowohl aktive als auch passive Schallschutzmaßnahmen. Ich weiß, dass Sie meine Auffassung teilen und auch in baulichen Schallschutz investiert haben. Für mich gilt, im Rahmen einer Novellierung der Entgeltordnung, weitere Anreize zu schaffen, lärmarmes Fluggerät einzusetzen.

Deshalb ist mein ausdrücklicher Appell auch an Sie, alles zu tun, um die Anwohnerinnen und Anwohner am Flughafen Köln/Bonn vor unzumutbarem Fluglärm zu schützen. Ich würde mich freuen, wenn wir uns kurzfristig treffen und geeignete Maßnahmen erörtern könnten.

Mit freundlichen Grüßen



Michael Groschek