



## **Ausschuss für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr**

### **44. Sitzung (öffentlich)**

20. November 2014

Düsseldorf – Haus des Landtags

13:30 Uhr bis 16:00 Uhr

Vorsitz: Dieter Hilser (SPD)

Protokoll: Thilo Rörtgen

### **Verhandlungspunkte und Ergebnisse:**

<b>Vor Eintritt in die Tagesordnung</b>	<b>5</b>
– Der Ausschuss beschließt die Erweiterung der Tagesordnung um den Punkt „Verschiedenes“.	5
<b>1 Aktuelle Viertelstunde</b>	<b>6</b>
<b>Beschluss des Deutschen Bundestages: Einfrieren der Regionalisierungsmittel im Jahr 2014 auf dem nominellen Niveau von 2014</b>	
– Aussprache	6
<b>2 Gesetz über die Feststellung des Haushaltsplans des Landes Nordrhein-Westfalen für das Haushaltsjahr 2015 (Haushaltsgesetz 2015)</b>	<b>10</b>
Gesetzentwurf	



**5 Geplante Verordnung der Landesregierung zur Entfristung und Änderung befristeter Rechtsverordnungen im Geschäftsbereich des Ministeriums für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr 20**

Vorlage 16/2376

Der Ausschuss ist gehört worden.

**6 „Fortschreibung des ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplans des Landes NRW (IFP) nach § 7 Abs. 2 ÖPNVG NRW und Feststellung des besonderen Landesinteresses im Einzelfall nach § 13 Abs. 1 Satz 2 Nr. 4“ 21**

Bericht der Landesregierung  
Vorlage 16/2320

Der Ausschuss stellt das Einvernehmen zum Gesamtmaßnahmenpaket für die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im mittleren Ruhrgebiet her.

Der Ausschuss stellt das Einvernehmen zur Aufnahme des Bahnhofs Herzogenrath in den Teil A des IFP sowie nach § 13 Abs. 1 Satz 2 Nr. 4 ÖPNVG NRW her.

Der Ausschuss stellt das Einvernehmen zur Aufnahme des Bahnhofs Hagen-Hohenlimburg in den Teil A des IFP sowie nach § 13 Abs. 1 Satz 2 Nr. 4 ÖPNVG NRW her.

**7 Planfestgestellte Landesstraßen in Nordrhein-Westfalen seit 2010 22**  
Vorlagen 16/2258 und 16/2409

– Bericht durch Minister Michael Groschek (MBWSV) 22

– Aussprache 22

**8 Zukunft des Semestertickets nach den Vertragskündigungen 24**

Bericht der Landesregierung  
Vorlage 16/2399

– Aussprache 24

<b>9</b>	<b>Flughafen Köln/Bonn- Sukzessive bauliche Erweiterungen</b>	<b>26</b>
	Bericht der Landesregierung Vorlage 16/2407	
	– Bericht durch Minister Michael Groschek (MBWSV)	26
	– Aussprache	26
<b>10</b>	<b>Entwicklung der Baukosten der L 12 OU Langerwehe/Luchem (mit Umbau Anschluss A4)</b>	<b>30</b>
	Bericht der Landesregierung Vorlage 16/2408	
	– Aussprache	30
<b>11</b>	<b>Bundesmittel für Sanierung und Ausbau der Bundesfernstraßen in Nordrhein-Westfalen für das Haushaltsjahr 2014</b>	<b>33</b>
	Bericht der Landesregierung Vorlage 16/2400	
	– Aussprache	33
<b>12</b>	<b>Verschiedenes</b>	<b>35</b>

## 9 Flughafen Köln/Bonn- Sukzessive bauliche Erweiterungen

Bericht der Landesregierung  
Vorlage 16/2407

**Vorsitzender Dieter Hilser** legt dar, dieser Tagesordnungspunkt sei von der Fraktion die Piraten beantragt worden.

**Minister Michael Groschek (MBWSV)** trägt vor:

Bei den angesprochenen Erweiterungsmaßnahmen gehen wir davon aus, dass weder Umweltverträglichkeitsprüfungen noch Planfeststellungsbeschlüsse herbeigeführt werden mussten. Das, was rechtlich umstritten ist, bezieht sich auf fünf Stellplätze, nicht auf die Funktionalität der Stellflächen insgesamt des Flughafens. Deshalb ist der Flughafen in seiner Funktionalität völlig unabhängig von diesem Rechtsstreit, der letztinstanzlich noch nicht entschieden ist.

Es gibt, glaube ich, im Ausschuss übereinstimmend die Meinung, dass de jure von 2007 an alle rechtlich vorgeschriebenen passiven und aktiven Lärmschutzmaßnahmen umgesetzt wurden, dass der Kölner Flughafen über das rechtlich diktierte Maß hinaus freiwillige Investitionen getätigt hat, um den Lärmschutz für die Anwohnerinnen und Anwohner zu optimieren, dass insgesamt mit sinkenden Lärmkontingenten zu rechnen ist.

Gleichwohl gibt es neben diesem juristisch klaren Bild ein de facto subjektiv empfundenes Lärmbelästigungsniveau, was von den Anwohnerinnen und Anwohnern häufig als die Grenze von Zumutbarkeit überschreitend interpretiert wird. Das wird gestützt durch diverse Gutachten, die beispielsweise auf Lernstörungen bei Kindern abheben, wenn sie Fluglärm ausgesetzt sind. Das kann ich im Einzelnen nicht kommentieren, ist auch nicht Gegenstand der Fragen und Antworten hier.

Ich weise darauf hin, dass die Landesregierung durch mich jetzt erneut an den Bundesverkehrsminister herantreten wird. Obwohl er schon ein vergleichbares Schreiben aus dem Jahr 2012 negativ beschieden hat, glauben wir, dass mit dem neuen Bundesverkehrsminister die Chance besteht, ein Nachtflugverbot im Passierbereich hinzubekommen, wie es ja auch der einstimmige Auftrag dieses Landtages ist. Ich hoffe, der Landtag bekommt dann beim Bundesverkehrsminister durch mein Schreiben transmittiert Recht. Wir haben dann zumindest den Teil zwischen 0 Uhr und 5 Uhr bereinigt, der aus Ihrer Sicht zu bereinigen ist. Ich glaube jedenfalls, dass es gute Gründe gibt, anzunehmen, dass der jetzige Bundesverkehrsminister zu einer anderen Einschätzung kommt als sein Vorgänger.

**Oliver Bayer (PIRATEN)** sagt, grundsätzlich stellten sich die Fragen, auf was sich ein Zulassungsverfahren und eine Umweltverträglichkeitsprüfung bezögen und was eine Kapazitätserweiterung sei. Seiner Ansicht nach gehöre zu einer Kapazitätserweiterung nicht nur der Bau einer Start- oder Landebahn, sondern zum Beispiel auch eine Ausweitung von Flugzeugparkplätzen.

Er halte es für problematisch, dass die Landesregierung auf der einen Seite Miteigentümer sei und auf der anderen Seite die Kontrollfunktion ausübe. Diese Kontrolle könne seiner Ansicht nach nicht neutral geschehen.

Ein schleichender Ausbau führe natürlich zu Lärm- und Gesundheitsbelastungen. Da es keine einheitlichen Regelungen, sondern nur individuelle Regelungen für jeden Flughafen gebe, müsse sich auf jeden Fall etwas tun.

Er nehme erfreut zur Kenntnis, dass der Verkehrsminister erneut an den Bundesverkehrsminister herantrete. Er könne nur hoffen, dass es ein ernsthafter Versuch sei. 0 Uhr bis 5 Uhr reiche ihm nicht aus, 23 Uhr bis 6 Uhr wäre besser. An dieser Stelle sollte nicht unerwähnt bleiben, dass die Frachtflugzeuge die größten Schallspitzen verursachten.

**Rolf Beu (GRÜNE)** lässt verlauten, auf S. 6 der Vorlage stehe:

„Wie oben zu den Ziffern 3. und 4. näher ausgeführt wurde, werden Gesundheitsbeeinträchtigungen der Flughafennachbarschaft am Flughafen Köln/Bonn verhindert.“

Dies interpretiere er so, wenn die unter den Ziffern 3. und 4. ausgeführten gesetzlichen Vorgaben eingehalten würden, dann gebe es keine gesundheitlichen Beeinträchtigungen. Seiner Ansicht nach könne dies schlecht mit Gesetzen geregelt werden. Denn wenn jemand krank sei, dann sei er krank, selbst dann, wenn die Grenzwerte nicht überschritten worden seien.

Er bitte das Umweltministerium um Ausführungen zur Gesundheitsbeeinträchtigung durch Lärmbelastungen.

**MDgt Diana Hein (MKULNV)** ergänzt den Bericht des Ministeriums für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr in Vorlage 16/2407:

Dass nächtlicher Fluglärm den Schlaf von Anwohnern stören und je nach Lautstärke und Anzahl der Lärmereignisse zu erheblichen Gesundheitsbeeinträchtigungen führen kann, ist Stand des Wissens. Dabei stellt insbesondere die verstärkte Nutzung der sogenannten Nachtrandstunden für die Betroffenen ein besonders Problem dar.

Im Jahre 2012 haben wir zu dieser Thematik eine Literaturstudie durchgeführt. Die Ergebnisse dieser Studie bestätigen die besondere Bedeutung der Nachtrandstunden für die gesundheitlichen Beeinträchtigungen. Wir haben die Ergebnisse der Studie diskutiert sowie ein Fachgespräch mit Experten der Lärmwirkungsforschung durchgeführt. Dazu haben wir die Weltgesundheitsorganisation und das Umweltbundesamt eingeladen. Die Experten haben die Kernaussagen dieser Studie bestätigt. Die Studie und ihre Ergebnisse sind auf unserer Internetseite nachzulesen.

Aktuell sind in der Presse die ersten Teilergebnisse der sogenannten NORAH-Lärmwirkungsstudie. Diese Teilergebnisse zeigen, dass Kinder unter Fluglärm einfluss langsamer lesen lernen.

Wir vertreten die Auffassung, dass vor dem Hintergrund dieser Erkenntnisse aus den genannten Studien die verkehrsrechtlichen Regelungen zum Fluglärm dringend überprüft und gegebenenfalls verbessert werden müssen. 2013 haben wir zusammen mit den Ländern Rheinland-Pfalz und Baden-Württemberg ein Eckpunktepapier zu dieser Thematik erarbeitet und auf dieser Basis im Umweltausschuss des Bundesrates einen Antrag eingebracht.

Der Sachverständigenrat für Umweltfragen hat im März dieses Jahres ein Gutachten veröffentlicht mit dem Titel „Fluglärm reduzieren: Reformbedarf bei der Planung von Flughäfen und Flugrouten“. Der Sachverständigenrat sieht künftigen Handlungsbedarf zur Verbesserung des Lärmschutzes an Flughäfen und bestätigt in diesem Gutachten, dass die jetzigen Werte des Fluglärmschutzgesetzes auf einen zwischenzeitlich überholten Stand der Wissenschaft beruhen und insofern überprüft werden sollten.

Lassen Sie mich abschließend noch etwas zu den volkswirtschaftlichen Kosten sagen. Dass diese Kosten schwer zu beziffern sind, darin sind wir uns sicherlich alle einig. Die aktuellen Kenntnisse aus der Lärmwirkungsforschung bieten jedoch aus unserer Sicht eine ausreichende Grundlage, um sich diesem Thema zu nähern.

**Jochen Ott (SPD)** bittet um einen Bericht des Wirtschaftsministeriums. Diejenigen, die an den Autobahnkreuzen in Nordrhein-Westfalen wohnten, seien ebenfalls massiven Lärmbelastungen ausgesetzt. Vor dem Hintergrund brauche man eine Gesamtstrategie. Hierzu sei es erforderlich, sämtliche Interessen vernünftig abzuwägen.

In Anbetracht dessen, dass Kinder, die Fluglärm ausgesetzt seien, schlechter lernten, gebe er zu bedenken, dass im Falle von Nachtflugverboten mehr Flugzeuge tagsüber flögen, was wiederum Auswirkungen auf den Lernerfolg von Kindern hätte, da diese ja tagsüber die Schule besuchten.

Er halte es nicht für zweckmäßig, lediglich ein Thema zu betrachten, nämlich hier die Gesundheitsbeeinträchtigungen. Es müsse im Gesamten gesehen werden.

**Oliver Bayer (PIRATEN)** merkt an, dass Flugzeuge höhere Lärmspitzen erreichten als Autos und dieser Lärm auch nicht gleichförmig sei. Insofern halte er die Lärmbelastung durch Flugzeuge für größer als die durch Autobahnen.

Auch er vertrete die Auffassung, dass eine Gesamtstrategie benötigt werde. Während für Straße und Bahn die Lärmgrenzwerte angeglichen würden, geschehe dies im Bereich des Flugverkehrs nicht.

Laut Frau Hein stellten insbesondere die Nachtrandstunden ein Problem dar. Insofern korrigiere er sich und rege ein Nachtflugverbot von 22 bis 7 Uhr an.

Der Abgeordnete fragt, ob der Minister tatsächlich der Auffassung sei, dass ein Nachtflugverbot von 0 Uhr bis 5 Uhr ausreiche. Darüber hinaus wolle er wissen, inwieweit die Kapazitätserweiterungsbeurteilungen geändert werden sollten.

**Holger Ellerbrock (FDP)** fragt, ob in die Stellungnahme des Verkehrsministeriums auch die Stellungnahme des Wirtschaftsministeriums und des Umweltministeriums eingeflossen seien.

**Vorsitzender Dieter Hilser** teilt mit, es handele sich um eine Stellungnahme der Landesregierung. Abteilungsleiter aus anderen Ministerien stünden für Nachfragen zur Verfügung.

**Bernhard Schemmer (CDU)** hält die Ausführungen des Ministers zu diesem Thema für ausreichend. Die weiteren Erläuterungen hätte man sich sparen können. Probleme zwischen Umweltministerium und Wirtschaftsministerium interessierten ihn nicht. Dieser Streit sollte woanders ausgetragen werden.

**Minister Michael Groschek (MBWSV)** gibt zur Antwort, der Vorhalt, den man ihm gegenüber bezüglich der Regionalisierungsmittel gemacht habe, treffe auch hier nicht. Er habe nicht vor, Don-Quichotte-gleich Forderungen an den Bundesverkehrsminister zu richten, die er selbst für völlig weltfremd, weil rechtlich in keiner Weise gedeckt halte. Er werde den Bundesverkehrsminister und alle anderen Verhandlungspartner nur mit ernst gemeinten Vorschlägen konfrontieren.

Bezüglich des Lärmschutzes erinnere er daran, dass man eine ganz akute Lärmschutzproblematik habe, wo ein großer mächtiger Wirtschaftsverband seinen, Minister Groscheks, Verantwortungsbereich scharf kritisiert habe, weil er ein Lärmschutzbegehren von Bürgerinnen und Bürgern aufgegriffen habe. Er meine die Erneuerung des Lärmschutzes im Autobahnbereich Heumar. Dies finde er sehr wichtig. Lärmschutz müsse ernst genommen werden, nicht nur aus gesundheitlichen Gründen, aber natürlich vorrangig. Ein glaubwürdiger Lärmschutz auf Straße, Schiene und in der Luft sei Voraussetzung dafür, mehr Akzeptanz für Infrastrukturmaßnahmen und verkehrliche Projekte zu bekommen. Der gesellschaftliche Status quo sei nicht hinreichend offen, um Infrastruktur und Verkehr weiterzuentwickeln. Deshalb müsse es neben allen gesundheitlichen und sozialhygienischen Aspekten ein fachpolitisches Interesse geben, mit einem Höchstmaß an Lärmschutz ein Höchstmaß an Akzeptanz bei Bürgerinnen und Bürgern zu erzielen.

**Oliver Bayer (PIRATEN)** möchte wissen, was geschehe, wenn sich herausstelle, dass es auf dem Flughafen Köln/Bonn tatsächlich Schwarzbauten gebe.

Auf eine Bemerkung von **Holger Ellerbrock (FDP)** teilt **Minister Michael Groschek (MBWSV)** mit, die Landesregierung habe eine Zuständigkeitsordnung, und für den Flugverkehr sei der Minister für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr zuständig. Dieser habe gemäß dieser Zuständigkeitsordnung geantwortet.