

# Zehn Forderungen für ein Luftverkehrskonzept NRW 2030

## I.

### Ziele

(1) Das Konzept für den Luftverkehr NRW 2030 muss aus Sicht der betroffenen Anwohner einen wirkungsvollen Beitrag zur Reduzierung des Luftverkehrs, der von ihm ausgehenden Lärmbelastungen der Anwohner und der Schadstoffemissionen leisten. Dafür sollte das Konzept das Ziel verfolgen, bis 2030 an allen Flughäfen in NRW eine Minderung um mindestens 20% des Luftverkehrs, der Lärmbelastungen und der Schadstoffemissionen gegenüber dem Jahr 2018 zu erreichen. Im Folgenden werden Maßnahmen vorgeschlagen, die geeignet erscheinen, diese Ziele zu erreichen.

(2) Das Luftverkehrskonzept NRW 2030 muss sich an den regionalpolitischen Zielen des Landesentwicklungsplans (LEP) orientieren und mit den Verkehrskonzepten für den Schienen- und Straßenverkehr abgestimmt sein. Für die Verkehrsflughäfen in NRW sind verbindliche Lärminderungspläne bis 2025 zu entwickeln.

(3) Das Luftverkehrskonzept NRW muss die gestiegenen Belastungen durch den Flugverkehr für die Anwohner an den konkreten Standorten und die Erfordernisse des Klimaschutzes berücksichtigen. Ziel muss es deshalb sein, in NRW die Zahl der Flugbewegungen kontinuierlich zu reduzieren, statt weiterhin auf Wachstum zu setzen.

## II.

### Leitlinien für Entwicklung des Luftverkehrs

(4) Ein wirksamer Beitrag zur Reduktion des Luftverkehrs wäre ein kontinuierlicher Abbau der Flugverbindungen für Distanzen unter 500 km und ihr vollständiger Ersatz durch Bahnreisen bis zum Jahr 2030.

(5) Die Flughäfen in NRW verfügen über ausreichende Kapazitäten, um den Bedarf nach Mobilität zu befriedigen. Das Luftverkehrskonzept NRW sollte sich dazu bekennen, dass aufgrund der vorhandenen Kapazitäten ein weiterer Ausbau an keinem NRW-Flughafen erforderlich, verkehrspolitisch notwendig und klimapolitisch vertretbar ist.

(6) In die Bewertung des Luftverkehrskonzepts NRW müssen auch die Flughäfen einbezogen werden, die an das Land NRW grenzen, z.B. Frankfurt und Amsterdam. Diese tragen ebenfalls zur Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse der Bürger und der Firmen aus NRW bei. Dazu sind entsprechende Aussagen über die schienengebundene Anbindung der entsprechenden Flughäfen notwendig.

(7) Die Landegebühren sollten stärkere Lenkungswirkungen erzeugen. Darüber hinaus soll—eine stärkere Begünstigung von verbrauchsarmen und emissionsgünstigen Flugzeugtypen erreicht werden. Die Tarifordnung für die Landegebühren sollten deutlich höhere finanzielle Belastungen nach dem Grad der Lärmemissionen und für Flugbewegungen in den Abend- und Nachtstunden vorsehen. Da sich der Flughafen Düsseldorf innerhalb eines dicht besiedelten Ballungsraumes liegt, sollten sich die Landegebühren mindestens an den Standards anderer Stadtflughäfen wie z.B. Hamburg und Zürich orientieren.

### **III.**

#### **Maßnahmen für Flughafen Düsseldorf**

Darüber hinaus fordern wir konkret für den Flughafen Düsseldorf:

(8) Die aus 2007 stammende Nachtflugbestimmungen für den Flughafen Düsseldorf müssen geändert werden, mit dem Ziel eines strikten Start- und Landesverbots zwischen 22 Uhr und 6 Uhr, am Wochenende bis 7 Uhr. Die Ausnahmegenehmigungen für Homebase-Carrier sind ersatzlos zu streichen. Bei Verstößen, die auf das Verschulden der Airlines oder des Flughafens zurückzuführen sind, sind nach dem Vorbild der Regelungen für die Flughäfen Hamburg und Zürich hohe Bußgelder vorzusehen.

(9) Für die Erfassung der durch den Flugverkehr verursachten Schadstoffimmissionen sind geeignete kontinuierliche Messungen außerhalb des Flughafenareals in den Flugkorridoren vorzuschreiben. Zu erfassen sind die schon jetzt vorgeschriebenen Schadstoffe wie Ultrafeinstäube. Die Messergebnisse sind zu veröffentlichen.

(10) Die An- und Abflugverfahren sind so zu verändern und ständig an die neuesten technischen Möglichkeiten anzupassen, dass die Anwohner möglichst wenig belastet werden. Wirtschaftliche Überlegungen der Fluggesellschaften, Zeit oder Kraftstoff zu sparen, müssen dahinter zurückstehen.