

Wahlprüfsteine 2012	CDU + FDP	DIE GRÜNEN	DIE LINKE	Piraten	SPD
<p><b>Vor- bzw. Nachbemerkungen der Parteien zum Thema Fluglärm:</b></p>	<p>bis zum Redaktionsschluss am 30.04.2012 kamen <b>keine Rückmeldungen</b> auf unsere beiden Anfragen.</p>	<p>Für Bündnis 90/ DIE GRÜNEN gelten zum Thema Fluglärm die folgenden Positionen:</p> <p>„Lärm macht krank“ – diese Aussage ist auf unser Betreiben Bestandteil des NRW-Koalitionsvertrages 2010 und führt zu einer großen Anzahl von Vorgaben sowohl im Umwelt- wie im Verkehrsteil. Wir GRÜNE wissen, dass mit starker Lärmbelastung Herz-/Kreislaufkrankungen, erhöhte Herzinfarkt-Gefahr, verringerte Lebensqualität, erschwertes Arbeiten und Lernen und geminderte Immobilienwerte einhergehen. Dies prägt seit langem unsere Haltung zu diesem Thema.</p> <p>Wer die Landes- und die Bundespolitik in den 10 bis 15 Jahren zuvor verfolgte, weiß, welcher großer Schritt gegenüber früheren Koalitionen hier getan wurde. Lärmschutz und AnwohnerInnen-Interessen wurden erstmalig auf Augenhöhe mit den wirtschaftlichen Interessen behandelt und auch gegen manchen Widerstand in der Bürokratie so gehandhabt. Neben unserer beschriebenen Haltung zu NRW – zu den anderen NRW-Flughäfen siehe auch unsere Programmaussagen 2010/2012 und den Koalitionsvertrag – setzen wir uns bundesweit für Folgendes ein:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Überarbeitung des Luftverkehrsgesetzes dahingehend, dass Nacht- und Verspätungsflüge generell ausgeschlossen oder zumindest wesentlich erschwert werden und in Betriebsgenehmigungen für Flughäfen Lärmobergrenzen festgelegt werden können, die sich an der aktuellen Lärmwirkungsforschung orientieren oder zumindest erlauben, diese nach Übergangszeiten festzulegen.</li> <li>2. Strengere Festlegung von Maßstäben für „bauliche Erweiterung“ und „wesentliche Nutzungsänderungen“, damit früher das Planfeststellungsrecht greift.</li> <li>3. Schärfere Grenzwerte im Fluglärmgesetz, orientiert an der aktuellen Lärmwirkungsforschung als Auslösewerte für bezahlten passiven Schallschutz.</li> <li>4. Keine Änderung des §29 LuftVG, wie die Koalition aus CDU und FDP dies im Koalitionsvertrag verankert hat, weil damit eine Stärkung der wirtschaftlichen Interessen im Verhältnis zu Lärmschutzgesichtspunkten erfolgen würde und damit Urteile wie das des Bundesverwaltungsgerichtes zu dem Nachtflugverbot in Frankfurt unmöglich gemacht würden.</li> <li>5. Keine Zustimmung zum Versuch in der EU, europaweit die Betriebszeiten zu „liberalisieren“ und Beschränkungen der Betriebslaubnis nur als „letztes Mittel eines ausgewogenen Ansatzes“ aller Eingriffe zuzulassen.</li> <li>6. Verhinderung der weiteren „Liberalisierung“ der Bodenabfertigung, weil sie mit einem Verlust von Sicherheit, tieferen Dumpinglöhnen und so einer Ausweitung von „Billigflügen“ verbunden wäre.</li> </ol>	<p>Fast ein Drittel aller Deutschen fühlt sich nach Umfragen des Umweltbundesamtes in seinem Wohnumfeld von Fluglärm belästigt. Die betroffenen Menschen werden in ihrer Lebensqualität beeinträchtigt und sind erheblichen Gesundheitsrisiken ausgesetzt. Fluglärmbelastungen senken die Konzentrationsfähigkeit. Das Lernvermögen von Kindern ist ebenso beeinträchtigt wie die Leistungsfähigkeit von Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern. Zudem kann die Belastung durch Fluglärm schwere gesundheitliche Folgen wie Herz-Kreislauf-Erkrankungen nach sich ziehen. Insofern sind Ihre Fragen und das große Engagement Ihrer Bürgerinitiative nur mehr als berechtigt.</p> <p>Auch für DIE LINKE ist Lärmschutz in erster Linie Gesundheitsschutz, zum Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner ist dem Vorsorgegedanken daher Vorrang einzuräumen. Zum Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner von Flugplätzen vor Fluglärm sind bei zukünftigen Genehmigungsentscheidungen zum Neu- und Ausbau von Flugplätzen aktive Lärmschutzmaßnahmen vorzusehen, um den entstehenden Fluglärm an der Quelle zu reduzieren. Zudem müssen Anwohnerinnen und Anwohner einen Anspruch auf die Erstattung angemessener passiver Lärmschutzmaßnahmen, wie insbesondere den Einbau von Schallschutzfenstern und Belüftungseinrichtungen, erhalten. Es steht ihnen ebenfalls ein Anspruch auf Entschädigungszahlungen sowohl für die teilweise erheblichen Belästigungen im Wohnaußenbereich, als auch für den erlittenen bzw. den bei Neu- und Ausbau von Flugplätzen entstehenden Wertverlust ihrer Grundstücke zu. Die aus diesen Ansprüchen resultierenden Kosten sind auf die Passagiere und gewerblichen Nutzer der Flughäfen umzulegen, um die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Verkehrsflughäfen nicht zu gefährden. Ein Flugticket würde dadurch nur einige Euro mehr kosten.</p> <p>Diese Positionen vertritt selbstverständlich auch DIE LINKE in NRW und auch die nächste Landtagsfraktion der LINKEN. Und das ganz sicher nicht nur in Bezug auf den Flughafen Düsseldorf.</p> <p>Luftverkehrsgesetz und Fluglärmgesetz sind eindeutig in der Verantwortung des Bundestages und müssen auch – da stimmen wir sicher mit Ihren Forderungen überein – bundesweit gelten. Die bisherigen Landtagsfraktionen und die Bundestagsfraktion der Partei DIE LINKE haben deshalb bisher auch immer sehr geschlossen für ALLE Flughäfen eine verbindliche, prinzipielle und grundlegende Änderung der bisherigen Regelungen gefordert. DIE LINKE setzt sich deshalb auf Bundesebene dafür ein.</p>	<p>bis zum Redaktionsschluss am 30.04.2012 kamen <b>keine Rückmeldungen</b> auf unsere beiden Anfragen.</p>	<p>Die NRWSPD ist grundsätzlich der Auffassung, dass die zukünftige Luftverkehrspolitik nur erfolgreich sein kann, wenn die Belange aller Beteiligten angemessen Berücksichtigung finden.</p> <p>Hierzu gehören nicht nur das wirtschaftliche Interesse der Flughafenbetreiber und Fluggesellschaften, sondern auch die Interessen der Anwohnerinnen und Anwohner.</p> <p>Hierbei kommt dem Lärmschutz eine ganz herausragende Bedeutung zu. Die NRWSPD ist der Auffassung, dass bereits bei der Lärmentwicklung angesetzt werden muss, indem auf den Einsatz modernen Fluggerätes mit geringeren Lärmwerten gedrungen werden muss.</p> <p>Hinsichtlich der Betriebszeiten und der Flugbewegungen erscheinen isolierte Einzellösungen nicht zielführend.</p> <p>Angestrebt wird daher, dass es zu europaweiten und damit wettbewerbsneutralen Rahmenbedingungen für den Flugverkehr in ganz Europa kommt.</p>

Wahlprüfsteine 2012	CDU + FDP	GRÜNE	LINKE	Piraten	SPD
<p><b>Frage 1:</b></p> <p>a) Wie steht ihre Partei zur Gültigkeit dieses vom Flughafen freiwillig abgeschlossenen Angerlandvergleichs?</p> <p>b) Ist die jetzige Betriebsgenehmigung angerlandvergleichskonform?</p> <p>c) Sind die Wünsche von Flughafenchef Blume, noch mehr FB genehmigt zu bekommen, angerlandvergleichskonform?</p>	<p>(---)</p>	<p>Wir haben im Koalitionsvertrag den Angerlandvergleich nicht ohne Grund mit der Formulierung „Wir werden uns für eine strikte Einhaltung des Angerlandvergleiches einsetzen“ festgeschrieben.</p> <p>Die jetzige Betriebsgenehmigung überschreitet aus unserer Sicht den Angerlandvergleich und fußt nur auf einem Gutachten, dass diese für möglich hielt, während alle anderen und kritischen unter Verkehrsminister Oliver Wittke (CDU) nicht berücksichtigt wurden. Sie ist aber leider trotzdem nicht einfach widerrufbar, weil juristisch an eine Rücknahme sehr hohe Ansprüche gestellt sind, die hier nach in den letzten knapp zwei Jahren erfolgter intensiver rechtlicher Prüfung kaum überwindbar erscheinen.</p> <p>Nein, aus unserer Sicht sind Vorstellungen von bis zu 60 Flügen / Stunde im Einbahnbereich absolut unvorstellbar. Es ist aber darauf hinzuweisen, dass auch dazu unterschiedliche rechtliche Meinungen in der Fachaufsicht gibt.</p> <p>Es wird also im Zweifelsfall neben der Sach- auch eine Machtfrage sein und davon abhängen, was die oder der jeweilige VerkehrsministerIn nach Abwägung der Argumente „abzeichnet“.</p> <p>Neben der Frage, ob ein solcher Antrag mit dem Angerlandvergleich vereinbar wäre, käme auch noch die Frage hinzu, ob dafür nicht weitere Vorfelderweiterungen nötig wären, bzw. die jetzige schon dazu dienen soll. Beides wäre planfeststellungsrelevant.</p> <p>Würde vor dem Hintergrund der jetzigen beantragten Erweiterungen die Genehmigungsbehörde zu der Einschätzung gelangen, dass es einen Zusammenhang mit dem angekündigten, späteren Antrag auf weitere Ausweitung gibt, wäre eine solche mit strengen Begrenzungsaufgaben zu versehen, bzw. zu verwehren. Das Handeln des Ministeriums dürfte auch hier nicht unwesentlich von der Haltung der sogenannten „Haus spitze“ nach intensiver Abwägung und gegebenenfalls herangezogenen Gutachten abhängen.</p>	<p>Wir kennen den Angerlandvergleich und dessen Wirkung für den Lärmschutz der Anwohnerinnen und Anwohner an. Dessen generelle Gültigkeit wurde auch vom Oberverwaltungsgericht bestätigt. Die einseitige Kündigung durch den Flughafen Düsseldorf halten wir aus juristischen Gründen, aber auch mit Blick auf den Vertrauensschutz der Flughafenanwohnerinnen und -anwohner für nicht gerechtfertigt.</p> <p>Die jetzige Betriebsgenehmigung überschreitet unserer Auffassung nach den Angerlandvergleich um bis zu 10 Flugbewegungen pro Stunde bzw. um bis zu 16.000 Flugbewegungen pro Monat. Den sogenannten „Betriebsversuch“ kritisieren wir, weil er aufgrund von Verspätungen die Lärmbelastung zum Ende des Tages hin erhöht hat. Das Gutachten der Deutschen Flugsicherung zur Auswertung des Betriebsversuches hat dann zur Kapazitätserhöhung im Einbahnbetrieb auf 43 Flugbewegungen/Stunde geführt.</p> <p>DIE LINKE teilt die Kritik von Bürger gegen Fluglärm an diesem Gutachten.</p>	<p>(---)</p>	<p>Das Oberverwaltungsgericht in Münster hat mit seinem Urteil vom 05.09.2002 festgestellt, dass der Angerland-Vergleich vom 13.05.1965 Gültigkeit besitzt und zwar unbefristet. Es sei jedoch möglich, diesen Vergleich im Wege von Verhandlungen der Vergleichspartner oder durch das Oberverwaltungsgericht selbst zu verändern.</p> <p>Da eine Veränderung hier nicht bekannt ist, geht die NRWSPD davon aus, dass der Angerland-Vergleich unverändert seine Gültigkeit hat. Es handelt sich somit um bestehendes Recht, das zu respektieren ist.</p> <p>Auch die jetzige Betriebsgenehmigung für den Flughafen Düsseldorf vor 09.11.2005 wurde rechtlich überprüft. Das Oberverwaltungsgericht kam mit seinem Urteil vom 16.05.2007 zu der Auffassung, dass diese korrekt ist.</p> <p>Wenn seitens des Flughafens Düsseldorf ein formaler Antrag auf Ausweitung der Flugbewegungszahlen gestellt würde, wäre selbstverständlich zu prüfen, ob ein solcher Antrag mit dem Angerland-Vergleich konform ginge.</p>

Wahlprüfsteine 2012	CDU + FDP	GRÜNE	LINKE	Piraten	SPD
<p><b>Frage 2:</b></p> <p>Sind Flüge in der Nacht (also zwischen 22:00 und 06:00 Uhr) mit Blick auf gerichtliche Entscheidungen, z. B. zu dem weit bedeutenderen Flughafen Frankfurt,</p> <p>a) nötig? (Falls ja, warum),</p> <p>b) sinnvoll,</p> <p>c) wie zu vermeiden bzw. zu verhindern?</p>	<p>(---)</p>	<p>Nicht nötig!</p> <p>Nicht sinnvoll, weil überflüssig und nur aus einer rein betrieblichen Sicht der Umlafoptimierung zu Lasten der lärmgeplagten Bevölkerung und zugunsten niedriger Ticketpreise scheinbar logisch. Genau dieses „Umweltdumping“ führt aber auch zu einem „Wettbewerb“ zwischen Flughäfen und Fluggesellschaften um immer mehr Flüge in den Nachtstunden.</p> <p>Da es hier nicht um eine weitere Bahn oder einen neuen Flughafen geht, sind Urteile wie das zum Frankfurter Flughafen zwar ermutigend und zeigen eine sich langsam veränderte Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes. Sie sind jedoch nicht übertragbar und haben keinerlei direkte Auswirkungen auf die Betriebsgenehmigung von 2005.</p> <p>Deshalb bleiben nur die bessere Überwachung und die restriktive Handhabung der zugelassenen Ausnahmen. Genau das haben wir durch unsere Beteiligung im Verkehrsministerium Stück für Stück herbeigeführt und genau das wollen wir weiter ausbauen. Bereits jetzt sind die Verspätungsflüge gegenüber 2010 deutlich reduziert worden – die späten gingen um 2/3 zurück, die früheren um 1/3.</p> <p>Wir haben die Vorarbeiten für eine andere Gebührenordnung nach Auslaufen der Jetzigen Ende 2013 gemacht und werden, wenn wir die Gelegenheit dazu haben, ein für Verspätungsflüge deutlich teureres Gebührenmodell in Anlehnung an die Hamburger Praxis durchsetzen.</p>	<p>Wir setzen uns für verschärfte Nachtflugbestimmungen am Flughafen Düsseldorf und den anderen Flughäfen in NRW im Sinne der Anwohnerinnen und Anwohner ein.</p> <p>In unserem Programm zur Landtagswahl fordern wir ein striktes Nachtflugverbot.</p> <p>Nein.Nächtliche Verspätungen müssen besser überwacht und auch sanktioniert werden. Die Sonderregelung für Fluggesellschaften, die eine Wartungsbasis am Flughafen Düsseldorf haben, wollen wir abschaffen.</p>	<p>(---)</p>	<p>Die Fragen 2-4 werden aufgrund ihres inhaltlichen Zusammenhangs gemeinsam beantwortet:</p> <p>Wie bereits oben ausgeführt, verfügt der Flughafen Düsseldorf über eine Betriebsgenehmigung. Diese wurde gerichtlich überprüft und als korrekt bestätigt. Es handelt sich somit um einen geschützten Genehmigungsbestand, in den nur mit gesetzlichen Mitteln eingegriffen werden kann.</p> <p>Da es gegenwärtig keine Verstöße gegen die Betriebsgenehmigung gibt, sind jedoch rechtliche Einflussnahmen unbegründet und daher nicht möglich.</p> <p>Im Falle eines Antrages der Flughafengesellschaft auf Ausweitung bzw. Erweiterung des Flugbetriebes oder der Anlage müsste eine erneute Überprüfung unter Berücksichtigung der Interessenlagen aller Beteiligten und des § 29 LuftVG erfolgen. Nach Kenntnisstand der NRWSPD steht das derzeit nicht an.</p>
<p><b>Frage 3:</b></p> <p>Wie setzen Sie die Forderung des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG) um, jeden Nachtflug im Hinblick auf seine Notwendigkeit zu überprüfen?</p>	<p>(---)</p>	<p>Wir haben im Koalitionsvertrag für die NRW-Flughäfen ein generelles Nachtflugverbot von 23 bis 6 Uhr festgeschrieben, für Düsseldorf und Dortmund aber bezüglich der dort früheren Stundengrenze am Abend festgelegt, dass diese entsprechend erhalten bleiben müssen. Ansonsten bleibt der Hinweis auf die leider zeitlich nicht beschränkte Betriebsgenehmigung.</p> <p>So werden grundsätzliche Veränderungen nur durchsetzbar sein über</p> <p>a) Bundesgesetze mit Übergangsfristen, dafür setzen wir uns ein;</p> <p>b) weitergehende grundsätzliche Rechtsprechung des Bundesverwaltungs- oder des Bundesverfassungsgerichtes;</p> <p>c) ein Planfeststellungsverfahren.</p>	<p>Wir sind für ein striktes Nachtflugverbot, Ausnahmen gelten natürlich bei medizinischen und anderen Notfällen oder technischen Problemen.</p>	<p>(---)</p>	<p>(siehe Frage 2)</p>

Wahlprüfsteine 2012	CDU + FDP	GRÜNE	LINKE	Piraten	SPD
<p><b>Frage 4:</b></p> <p>Wie wird Ihre Partei</p> <p>a) die Nachtflüge in Düsseldorf unverzüglich untersagen und</p> <p>b) die Nachtflugbestimmungen am Flughafen DUS entsprechend verschärfen?</p>	<p>(---)</p>	<p>Gemeinsame Antwort zu a) und b):</p> <p>Dies ist nur im aufgezeigten Rahmen der vorherigen Antworten möglich und deswegen helfen auch pauschale Versprechungen wenig. Wir haben in der Regierungspraxis der letzten zwei Jahre nachgewiesen, dass wir genau diese „dicken Bretter“ zu bohren verstehen. Ohne uns GRÜNE an verantwortungsvoller Stelle würde das sicherlich ganz anders aussehen.</p>	<p>In unserem Programm zur Landtagswahl fordern wir ein striktes Nachtflugverbot. Wenn unsere Partei mit dem nötigen Wählervotum ausgestattet wird, vergrößern sich die Chancen dieses auch umzusetzen.</p>	<p>(---)</p>	<p>(siehe Frage 2)</p>
<p><b>Frage 5:</b></p> <p>Sehen Sie den Nachweis des Flughafens als erfüllt an, dass 43 Flugbewegungen pro Stunde auf einer Bahn dauerhaft, verspätungsfrei und alltagstauglich möglich sind?</p>	<p>(---)</p>	<p>Für einen solchen Betrieb müssen die Randbedingungen nahezu optimal sein. In der Praxis gibt es jedoch Störfaktoren wie schlechtes Wetter, fehlendes Personal, und derlei mehr.</p> <p>Besonders in den Nachtrandzeiten führen diese engen Slots zu „eingeplant“ hingegenommenen Verspätungen.</p>	<p>Dieser Betrieb ist nur bei optimalen Randbedingungen möglich. In der Realität wird schon schlechtes Wetter, fehlendes (erkranktes) Personal, kleine technische Störungen oder ähnliches zu Verzögerungen führen.</p> <p>Der Flugbetrieb wird dadurch in die Abend- und Nachtstunden verlagert.</p>	<p>(---)</p>	<p>Diese Frage wurde im Rahmen eines Probebetriebes über drei Flugplanperioden überprüft und von der Deutschen Flugsicherung (DFS) ausgewertet. Danach sind 43 Flugbewegungen auf der südlichen Landebahn im Regelbetrieb möglich. Das Landesverkehrsministerium als zuständige Luftfahrtbehörde hat dementsprechend entschieden.</p> <p>Gegen diese Entscheidung ist eine Klage einer Anliegerkommune anhängig. Diese wird gegenwärtig beim Oberverwaltungsgericht NRW geprüft. Eine Entscheidung steht aus.</p>
<p><b>Frage 6:</b></p> <p>Wie stehen Sie zu unverzüglichen und regelmäßigen Schadstoffmessungen in im Umfeld des Flughafens?</p>	<p>(---)</p>	<p>Positiv, und wir wollen solche Untersuchungen weiter intensivieren und die Ergebnisse auch im Internet veröffentlichen.</p> <p>Dazu sollen weitere stationäre und temporäre Mess-Stationen durch die LANUV und auch durch den Flughafen Düsseldorf selbst eingerichtet werden, deren Ergebnisse insgesamt transparent und für alle zugänglich gemacht werden müssen.</p>	<p>Wir befürworten die regelmäßige Schadstoff- und Lärmmessung. Die Messwerte sollen der Bevölkerung genauso Online zugänglich gemacht werden, wie die Schadstoffmessungen des Landesumweltamtes an stationären oder temporären Stationen.</p>	<p>(---)</p>	<p>Das Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen erfasst in NRW die Ausbreitung von Luftverunreinigungen. Dabei verfügt sie über dauerhafte Messstellen auch in der Nähe des Düsseldorfer Flughafens. Die Ergebnisse werden in Immissions-, Emissions- und Wirkungskatastern dargestellt. Dabei ist das Land NRW verpflichtet, die gesetzlichen Regelungen einzuhalten und entsprechende Immissionen und Emissionen zu begrenzen.</p>

Wahlprüfsteine 2012	CDU + FDP	GRÜNE	LINKE	Piraten	SPD
<p><b>Frage 7:</b></p> <p>Die Lärmschutzzonen nach dem Fluglärmsgesetz (FLG) wurden mit einem vom Flughafen zugelieferten Datenerfassungssystem 2017 (DES 2017) berechnet, das weder vom MWEBWV noch vom Umweltbundesamt (UBA) oder der Deutsche Flugsicherung (DFS) inhaltlich ausreichend geprüft wurde und krass gegen die untergesetzlichen Regelwerke verstößt. Wie werden Sie mit dieser Situation umgehen?</p>	<p>(---)</p>	<p>Als wir in NRW die Regierung im Juli 2010 übernommen haben, war entgegen der gesetzlichen Vorgaben für keinen Flughafen die Lärmschutzzone nach dem aktuellen Fluglärmsgesetz festgelegt. Gleichzeitig gab und gibt es nahezu an allen größeren Standorten Streit über die von den Flughäfen vorgelegten Prognosedaten. Dabei wollen entgegen der sonstigen „Gefechtslage“ die Flughäfen niedrige Prognosen, die Fluglärminitiativen hohe. Diese Daten sollen normalerweise für [zu] Lärmschutzzonen führen, die für 10 Jahre festgeschrieben sind.</p> <p>Vor dem Hintergrund, dass es ansonsten wiederum zu einer mindestens einjährigen Verzögerung gekommen wäre und gar keine neuen Zonen eingerichtet worden wären, haben wir uns zu folgendem Schritt entschieden: Die vorgelegten Daten wurden auch in Düsseldorf für die Einführung zu Grunde gelegt, aber eine jährliche Überprüfung für die Jahre 2012; 2013 und 2014 festgelegt.</p> <p>Für den Fall, dass die realen Daten von den Prognosen abweichen, bzw. höher liegen, werden vorzeitig und direkt die Lärmschutzzonen überarbeitet. Dieses Vorgehen ist bundesweit einmalig und günstig für die Betroffenen. Es verhindert weitere Verzögerungen und erlaubt jederzeit Nachbesserungen. Wenn wir weiter in der Regierungsverantwortung sind, ist das die Garantie dafür, dass genauso verfahren wird.</p>	<p>Wir werden die vom Flughafen Düsseldorf vorgelegten Prognosedaten einer eingehenden Prüfung unterziehen.</p> <p>Unabhängig davon stehen wir Erweiterungen des Flughafens aus Lärm-, aber auch Klimaschutzgründen ablehnend gegenüber.</p>	<p>(---)</p>	<p>Die Berechnungen wurden von einem externen Dienstleister unter Mitwirkung der Deutschen Flugsicherung vorgenommen. Dass dabei verwandte System zur Datenerfassung (DES) wurde der zuständigen Fluglärmmmission übersandt und im Rahmen einer Sondersitzung am 8. Oktober 2009 vorgestellt und umfassend erklärt. Bezüglich der Verwendung des Systems hat es keine Einwände gegeben. Das System wurde weiterhin einer Plausibilitätsprüfung unterzogen (UBA und DFS). Nach geringfügigen Änderungen hat das zuständige Landesverkehrsministerium keinerlei Bedenken mehr geäußert, so dass die Bezirksregierung Düsseldorf im Juli 2010 die Anhörung der vom Fluglärmschutzbereich berührten Kommunen durchführen konnte.</p> <p>Im Dezember 2011 wurde der Lärmschutzbereich des Flughafens Düsseldorf nach Beteiligung des Kommunalausschusses des Landtages durch Rechtsverordnung der Landesregierung in Kraft gesetzt. Gegen die Rechtsverordnung ist eine Klage vor dem Oberverwaltungsgericht anhängig. Der Ausgang des Verfahrens bleibt abzuwarten.</p>

Stand: 30.04.2012

