

**Monika Düker (GRÜNE):** Ich bin auf Informationen des Innenministeriums dazu angewiesen und gehe davon aus, dass das Innenministerium das Parlament nicht belügt, sondern eben klar und deutlich gesagt hat: Das hat es gegeben! – Herr Schittges, ich habe das zwar nie in Abrede gestellt, aber gesagt: Wenn es damals eine parlamentarische Befassung gegeben hätte und wir diese Diskussion geführt hätten, hätte ich dafür nicht meine Hand gehoben.

Herr Engel, noch einmal nach vorne geschaut: Politik sollte lebenslanges Lernen sein.

(Beifall von den GRÜNEN)

Politik ist für mich lebenslanges Lernen. Man muss jedem zugestehen, dass Entscheidungen infrage gestellt werden. Ich stelle sie infrage. Ich stelle diese Entscheidung und das Handeln, das über Jahre in Nordrhein-Westfalen geherrscht hat, heute infrage. Das sollte jeder einmal für sich entscheiden. Die Welt dreht sich weiter. Die Debatten gehen weiter.

**Vizepräsidentin Angela Freimuth:** Frau Kollegin!

**Monika Düker (GRÜNE):** Wir sollten in der Lage sein – das tut der Glaubwürdigkeit von Politik ganz gut – zu sagen: Wir ändern eine Haltung.

**Vizepräsidentin Angela Freimuth:** Frau Kollegin, ich darf Sie auf das Ende der Redezeit hinweisen.

**Monika Düker (GRÜNE):** Das, was vor drei Jahren richtig war, muss heute nicht mehr richtig sein.

(Beifall von den GRÜNEN)

Ich sage es noch einmal: Dieser Waffenhandel muss vor dem Hintergrund der aktuellen Entwicklungen gestoppt werden. Wir führen darüber eine gesellschaftliche Debatte und beantragen hier und heute, dass sich das Parlament dazu bekennt, ob so weitergemacht werden soll oder gestoppt wird.

**Vizepräsidentin Angela Freimuth:** Frau Kollegin!

**Monika Düker (GRÜNE):** Wir sind für einen Stopp. – Schönen Dank.

(Beifall von den GRÜNEN)

**Vizepräsidentin Angela Freimuth:** Meine Damen und Herren, weitere Wortmeldungen liegen mir zu diesem Tagesordnungspunkt nicht vor. Die Fraktionen haben ihre Redezeiten fast vollumfänglich ausgeschöpft.

Wir sind damit am Schluss der Beratungen und kommen zur Abstimmung über den **Eilantrag Drucksache 14/9460**. Über diesen Eilantrag ist

direkt abzustimmen. Ich bitte um ein Votum des Hauses: Wer für den Inhalt des Eilantrages votieren möchte, den darf ich jetzt um das Handzeichen bitten. – Gegenstimmen? – Enthaltungen? – Damit ist der Eilantrag mit den Stimmen der Fraktion der CDU und der Fraktion der FDP gegen die anwesenden Abgeordneten der Fraktion der SPD und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen in Abwesenheit des Abgeordneten Sagel **abgelehnt**.

Ich rufe auf Tagesordnungspunkt

## **5 Umweltfolgen des Flugverkehrs reduzieren – Anwohnerinnen und Anwohner besser schützen – Subventionierung des Flugverkehrs beenden**

Große Anfrage 28  
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
Drucksache 14/8594

Antwort  
der Landesregierung  
Drucksache 14/9248

Ich eröffne die Beratung und erteile für die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen dem Abgeordneten Becker das Wort. Bitte schön.

**Horst Becker (GRÜNE):** Frau Präsidentin! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Anlässlich der Großen Anfrage zum Luftverkehr, die unsere Fraktion gestellt hat, ging es auch um die Frage, ob es einen fairen und angemessenen Ausgleich zwischen den wirtschaftlichen und verkehrlichen Erfordernissen auf der einen Seite und den berechtigten Belangen von Anwohnerinnen und Anwohnern auf der anderen Seite gibt. Es hat mich – wenn man es in der Sache hinterfragt – einigmaßen überrascht, dass die Landesregierung zu dem Ergebnis gekommen ist, dass dieser Ausgleich stattfindet, und zwar alleine schon dadurch, dass es Planfeststellungs- und Genehmigungsverfahren gebe.

Jeder, der sich mit dem Thema auseinandersetzt, weiß, dass es eine Reihe von Flughäfen gibt, die nie ein Planfeststellungsverfahren gehabt haben und bei denen das Genehmigungsverfahren alleine daraus bestanden hat, dass zwei Wochen vor den Inkrafttreten des Luftverkehrsgesetzes in den 50er-Jahren die Flughäfen von Militärflughäfen in Zivilflughäfen gemacht worden sind.

Abseits dieser Frage ist festzustellen, dass die Landesregierung bei der Beantwortung der Großen Anfrage deutlich gemacht hat, dass sich Ihre Politik im Luftverkehrsbereich ausschließlich an den Interessen der Luftverkehrslobby ausrichtet.

(Christof Rasche [FDP]: Meine Güte!)

Die Interessen der Lärmbetroffenen hingegen werden völlig ausgeblendet.

Meine Damen und Herren, das zeigt sich an den deutlichen Zunahmen im Luftverkehr am Flughafen Düsseldorf in den lärmsensiblen Nacht- und Abendzeiten. Es zeigt sich im Zusammenhang mit der Betriebsgenehmigung für den Flughafen Düsseldorf. Es zeigt sich übrigens auch für den Flughafen Köln/Bonn und die Verlängerung der Nachtflugregelung bis zum Jahre 2030. Bei Köln/Bonn zeigt es sich natürlich auch darin, dass immerhin vor zwei Jahren ein Beschluss gefasst worden ist, in dem das Parlament einstimmig dazu aufgefordert hat, die Durchsetzung des nächtlichen Passagierflugverbotes zu prüfen und voranzutreiben. Allerdings ist bis heute nichts geschehen.

**(Vorsitz: Präsidentin Regina van Dinter)**

Meine Damen und Herren, wir könnten die Flughäfen einzeln durchgehen. Mit Blick auf den Kollegen Wißen will ich ganz deutlich sagen, dass sich das auch beim Flughafen Weeze zeigt, wo sich die Bezirksregierung als Luftverkehrsgenehmigungsbehörde für das Land ganz eindeutig und belegbar an den Interessen der Firma Ryanair ausgerichtet hat und es nunmehr dem Kläger überlässt, erneut zu klagen, obwohl ganz offensichtlich ist, dass das Urteil nicht eingehalten worden ist.

Meine Damen und Herren, die Landesregierung ignoriert insbesondere an den Standorten Köln/Bonn und Düsseldorf, dass die Lärmbelastungen schon heute ein Ausmaß erreicht haben, das in der Lärmforschung als ganz klar gesundheitsbeeinträchtigend bezeichnet wird. Ich will es noch einmal verdeutlichen: In Düsseldorf werden über 15.000 Menschen im Mittel mit einem Pegel von 60 dBA belegt. In Köln/Bonn sind es immerhin rund 45.000 Menschen, die in der Nacht im Mittel mit einem Pegel von über 50 dBA belastet werden.

Die Landesregierung verharmlost in diesem Zusammenhang in ihrer Antwort auf unsere Große Anfrage ganz deutlich die besonderen Lärm-, Umwelt- und Klimabelastungen durch den Luftverkehr. Dass sich die Landesregierung bis heute weigert, zum Thema „Lärm“ eine eigene epidemiologische Studie zum Beispiel für Köln/Bonn im Zusammenhang mit dem Nachtflug durchzuführen, sich aber gleichzeitig immer dahinter versteckt, dass keine Erkenntnisse über Gesundheitsbeeinträchtigungen vorlägen, kann man nur noch als mutwillig bezeichnen.

Es ist natürlich genauso mutwillig, dass die Umwelt- und Klimafolgen immer wieder negiert werden, die Landesregierung zum Beispiel von einer Klimaschädlichkeit des Luftverkehrs im Allgemeinen von 3 % spricht, während die Bundesregierung wie auch sehr viele Forschungsinstitute in ihrer Luftverkehrskonzeption zumindest einräumt, dass ein erheblicher Teil der Expertisen inzwischen von 8 % Anteil des Luftverkehrs an der Klimaschädlichkeit weltweit ausgeht.

Meine Damen und Herren, Sie stehen nicht für die Durchsetzung der ökologischen Wahrheit, und Sie stehen auch nicht für die Durchsetzung der ökonomischen Wahrheit im Zusammenhang mit dem Luftverkehr.

(Beifall von den GRÜNEN)

Ich will das ganz deutlich machen, auch wenn das Thema anlässlich unseres Antrages, der heute Abend zur Debatte steht, zum Teil wieder behandelt wird. Selbstverständlich ist es so, dass Sie in Bezug auf Weeze Subventionen hingenommen haben, und sei es nur, dass Sie sie kommunalaufsichtlich hingenommen haben.

Wer sich damit beschäftigt, der wird feststellen können, dass zum Beispiel der Kreistag dort just in den letzten drei Monaten darauf verzichtet hat, dass seine Darlehen, die er dem Flughafen gegeben hat, vorrangig gesichert sind zugunsten einer vorrangigen Sicherung eines Darlehens von der Commerzbank an den Flughafen; es dreht sich dabei um 5,5 Millionen €. Das ist mithin eine Subvention indirekter Art.

Selbstverständlich haben Sie das nicht nur akzeptiert, dass die Stadt Köln ein Gesellschafterdarlehen in eine Rücklage umgewandelt hat, sondern haben als Land just vor anderthalb Wochen das gleiche getan und mithin 7,9 Millionen €, die als Darlehen an den Flughafen von der Beteiligungsgesellschaft des Landes gewährt waren, in eine Rücklage umgewandelt. Auch wenn das aus Sicht des Flughafens und seiner Bilanz einen reinen Passivtausch darstellt, ist es aus der Sicht derjenigen, die das Geld vorher als Darlehen gewährt haben, es jetzt aber als freien Zuschuss für die Rücklage vergeben, völlig anders zu bewerten.

(Minister Dr. Helmut Linssen: Das ist witzlos, Herr Becker!)

Meine Damen und Herren, ich stelle fest: Die Landesregierung handelt ökologisch unverantwortlich, sie handelt ökonomisch unverantwortlich und sie richtet ihre Politik im Bereich Luftverkehr einseitig an den Interessen der betroffenen Firmen aus. Das ist bedauerlich.

Wir fordern Sie auf, in den nächsten Monaten endlich ein Luftverkehrskonzept vorzulegen, das auch den Belangen der Anwohnerinnen und Anwohner gerecht wird, das sich nicht derartig einseitig ausrichtet und das sich nicht an den wissenschaftlichen Erkenntnissen in Bezug auf Lärm- und Umweltbeeinträchtigung, die es bereits heute gibt, vorbeidrückt. – Schönen Dank.

(Beifall von den GRÜNEN)

**Präsidentin Regina van Dinter:** Danke schön, Herr Becker. – Frau Brüning von der CDU-Fraktion hat nun das Wort.

**Hannelore Brüning** (CDU): Frau Präsidentin! Verehrte Kolleginnen und Kollegen! Für die strukturpolitische Entwicklung unseres Landes ist es grundlegend wichtig, dass alle Regionen an das internationale Luftverkehrsnetz angebunden sind. Deshalb brauchen wir starke Luftverkehrsstandorte. Wir setzen in unserem Land auf leistungsfähige Luftverkehrsangebote „vor der Haustür“ und damit auf unser bewährtes dezentrales Konzept für die Luftfahrtstruktur.

(Beifall von der CDU – Bodo Wißen [SPD]:  
Hört, hört!)

So steht das in dem gemeinsam vor knapp zehn Jahren verabschiedeten Luftverkehrskonzept, das bis heute noch seine Gültigkeit hat. Dabei haben wir auch der Nachfrage der Bevölkerung und der Wirtschaft nach zeitgemäßen Luftverkehrsangeboten zu entsprechen. Die Flughäfen haben sich in der Zwischenzeit als wirkliche Jobmotoren erwiesen. Gleichzeitig haben viele Unternehmen den Flughafenstandort mit seiner optimalen Verkehrsanbindung als Sitz gewählt. Nunmehr beschäftigen wir uns mit der Antwort der Landesregierung auf eine Große Anfrage der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen. Ich bedanke mich ganz ausdrücklich bei den Mitarbeitern des Verkehrsministeriums, die diese Sisyphusaufgabe ausgeführt und eine Antwort auf 150 Seiten geliefert haben.

Kurz zusammengefasst ging es den Kollegen der Fraktion Bündnis 90/ Die Grünen um die Reduzierung der Umweltfolgen und des Luftverkehrs, um den Schutz der Anwohner und Anwohnerinnen an Flughäfen und um die Subventionierung des Flugverkehrs. Auf 150 Seiten hat die Landesregierung diese Fragen detailliert beantwortet.

Bevor wir uns aber hier und heute zum wiederholten Mal mit eben solchen Anfragen der Kolleginnen und Kollegen der Fraktion Bündnis 90/ Die Grünen befassen, möchte ich nicht versäumen, ganz klar darzustellen, dass wir uns mit den Ergebnissen auseinandersetzen, an denen in voller Regierungsverantwortung gerade Sie, verehrte Kolleginnen und Kollegen vom Bündnis 90/ Die Grünen, noch bis vor vier Jahren entscheidend mitgewirkt haben.

(Horst Becker [GRÜNE]: Sie wollten doch alles besser machen!)

Oder wollen Sie heute den Menschen in Nordrhein-Westfalen sagen, dass Sie all das, was Sie damals als Koalitionspartner der SPD mitgetragen haben, heute nicht mehr interessiert?

Gefragt wurde von den Grünen nach dem Beschäftigungsfaktor. In der Luftverkehrskonzeption geht man davon aus, dass auf eine Million Fluggäste 1.000 Arbeitsplätze kommen.

(Horst Becker [GRÜNE]: Das sind ja Faktoren, die längst überholt sind!)

Im Jahr 2007 wurden auf den nordrhein-westfälischen Flughäfen insgesamt 34.155.236 Fluggäste abgefertigt; im gleichen Jahr wurden an den Flughäfen unseres Landes insgesamt 32.103 Arbeitsplätze gezählt. Umgerechnet bedeutet das, dass im Jahr 2007 auf eine Million Passagiere 940 direkte Arbeitsplätze kamen. Ich erspare mir, auf die Beschäftigtenzahlen weiter einzugehen,

(Horst Becker [GRÜNE]: Das ist klug!)

die mittelbar und unmittelbar mit den Flughafenbetrieben verbunden sind.

Von großer Bedeutung ist sicherlich auch die zukünftige wirtschaftliche Entwicklung unserer Flughäfen. Dementsprechend wurde diese Entwicklung in der Großen Anfrage der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen hinterfragt.

Gestützt auf aktuelle Untersuchungen und Hochrechnungen der Firma Intraplan Consult, stellt die Landesregierung dazu fest, dass, bezogen auf die Flughäfen Düsseldorf, Köln/Bonn, Münster/Osnabrück, Dortmund und Paderborn/Lippstadt, eine Steigerung des Passagieraufkommens bis zum Jahr 2020 in Höhe von insgesamt rund 76 % zu erwarten sei.

In diesem Zusammenhang sind vielleicht auch die Subventionen spannend, die vom Land Nordrhein-Westfalen gezahlt wurden, aber von den Grünen vehement kritisiert werden, so wie gerade noch einmal von Herrn Becker. So sprechen wir von gut 110 Millionen € in den vergangenen 30 Jahren. Investiert wurde die Summen seitens des Landes Nordrhein-Westfalen für Ausbau- und Erneuerungsmaßnahmen an den Flughäfen Dortmund, Köln/Bonn, Mönchengladbach, Münster/Osnabrück, Weeze und Paderborn/Lippstadt. Dem, was Sie uns gerade zu Weeze gesagt haben, Herr Becker, muss ich ganz deutlich widersprechen: Das waren keine Landesförderungen, sondern das waren Gelder, die aus der Region gekommen sind.

Dabei wurden diese Subventionen unter anderem in den Umweltschutz investiert. Die Zahlen beziehen sich übrigens auf den Zeitraum bis 2005 – nur zur Erinnerung: rot-grüne Landesregierung – und begründen sich auf einem Runderlass des damaligen Ministeriums für Verkehr, Energie und Landesplanung aus dem Jahre 2002, als die Landesregierung ebenfalls von der SPD geführt wurde.

Aus meiner Sicht ist das Geld trotzdem gut investiert. Denn die Flughäfen als Luftverkehrsanbieter, als Arbeitgeber, als Auftraggeber, als Investoren und als Standort- und Imagefaktor sind für mich nach wie vor Garant und wichtiger Bestandteil, um im europäischen Wettbewerb mithalten und zu bestehen.

Um die Wettbewerbsfähigkeit unserer Flughäfen zu erhalten, ist natürlich zu hinterfragen – wie auch in der bearbeiteten Anfrage geschehen –, inwieweit

eine Kerosinsteuer unterstützenswert ist. Dazu wurde im Rahmen einer Untersuchung der EU-Kommission festgestellt, dass eine Beschränkung der Besteuerung der Fluggesellschaften der Gemeinschaft und deren Wettbewerbsposition im Luftverkehr erheblich schaden würde.

Ebenso äußerte sich auch die Bundesregierung im Jahre 2008. Danach bedeutet sowohl die Besteuerung von Inlandsflügen als auch die Besteuerung von innereuropäischen Flügen für Luftfahrtunternehmen der beteiligten EU-Mitgliedstaaten erhebliche Nachteile. Deshalb sei eine Energiebesteuerung unter den gegebenen rechtlichen Bedingungen grundsätzlich nur weltweit zu realisieren. Somit ist dieser Weg sinnvollerweise nur im Rahmen der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation zu beschreiben.

Meine Damen und Herren, wichtig für mich ist an dieser Stelle, auf das große Thema der Umweltverträglichkeit einzugehen. Wir hatten damals gemeinsam im Luftverkehrskonzept festgeschrieben, dass Umwelt- und Naturschutz integrale Bestandteile der Luftverkehrskonzession sind. In diesem Zusammenhang wurde in der aktuellen Anfrage hinterfragt, wie die Umweltverträglichkeit des Flugverkehrs im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern zu beurteilen sei. Zu diesen Punkten wird gleich mein Kollege Lehne Stellung nehmen.

Ich möchte ganz deutlich sagen, dass wir von der CDU-Fraktion uns mit den Klimaschutzprojekten der Landesregierung ganz deutlich identifizieren. Denn wir haben seit dem Jahre 2009 festgelegt, dass die durch dienstliche Auto- und Flugreisen verursachten CO<sub>2</sub>-Emissionen durch den Ankauf von Emissionszertifikaten kompensiert werden, die ausschließlich den Klimaschutzprojekten in Nordrhein-Westfalen zugute kommen.

Ich möchte zum Abschluss ganz deutlich sagen, dass die detaillierten Antworten der Landesregierung zeigen, dass der Luftverkehr für uns in Nordrhein-Westfalen ein wichtiger Standortfaktor ist und somit auch für uns eine hohe Bedeutung hat. – Ganz herzlichen Dank.

(Beifall von CDU und FDP)

**Präsidentin Regina van Dinther:** Danke schön, Frau Brüning. – Als Nächster spricht Herr Tüttenberg von der SPD-Fraktion.

**Achim Tüttenberg (SPD):** Frau Präsidentin! Meine Damen und Herren! Nicht erst seit der Beantwortung der Großen Anfrage der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen wissen wir: Der Flugverkehr in NRW belastet die Umwelt und die Anwohner mehr oder weniger stark; das ist auch bei anderen Verkehrsträgern der Fall.

Der Luftverkehr sorgt für starke Wirtschaftsstandorte, für erfolgreiche Unternehmen und sichert zahlreiche Arbeitsplätze. Insofern liefert die Beantwortung der Großen Anfrage interessantes Zahlen- und Datenmaterial, um in den einzelnen Segmenten differenziert nachfassen zu können.

Dabei fallen offenkundige Widersprüche in den Antworten auf. Ich möchte einige Beispiele nennen. In der Antwort auf Frage 101 lobt die Landesregierung die Vorteile des dezentralen Flughafensystems mit der Begründung: Luftverkehr wird am Ort der Nachfrage abgewickelt; lange Anfahrtswege mit entsprechend hohen Umweltbelastungen werden vermieden. Weiter hinten argumentieren Sie dann zugleich: Der Wettbewerb zwischen den Flughäfen wird intensiviert.

In der Antwort auf Frage 93 hatten Sie vorher schon deutlich gemacht, dass insbesondere Privatreisende nicht den nächsten Flughafen mit den kürzesten Anfahrtswegen, sondern den Flughafen nutzen, der den günstigsten Reisepreis bietet, auch wenn dieser sehr weit entfernt liegt.

An anderer Stelle warnen Sie davor, dass gerade der intensive Wettbewerb, den Sie vorher als positives Merkmal erwähnt haben, die Gefahr heraufbeschwöre, dass der Luftverkehr eben nicht am Ort der Nachfrage abgewickelt werde, sondern dort, wo die Preisentwicklung lange Anfahrtswege als lukrativ erscheinen lasse. So verstricken Sie sich an mehr als einer Stelle in Ihren Antworten in logische Widersprüche.

Auch wie Sie mit der anscheinend gewünschten langfristigen Steigerung des Frachtaufkommens am Flughafen Köln/Bonn unter dem Gesichtspunkt umgehen wollen, dass dies mit Blick auf die Zulieferungen logistisch ein Problem werden könne, dazu nennen Sie keinen Lösungsansatz. Sie bleiben in allgemeinen Einschätzungen und Bekenntnissen stecken.

Erst recht die von der SPD-Landtagsfraktion immer wieder hervorgehobene Notwendigkeit, den langfristigen Nachtflugbetrieb mit einer permanenten Lärminderungsperspektive auch für die Anwohner einhergehen lassen zu müssen, damit vor Ort die Akzeptanz Bestand hat, wird von viel bedrucktem Papier ohne Substanz aufgesogen.

Nun haben wir uns die Frage zu stellen: Welche politischen Schlussfolgerungen ziehen wir daraus? Ist die konzeptionelle Aufstellung der Landesluftverkehrspolitik mit zwei Haupt- und vier Nebenstandorten gemäß der bisher geltenden Luftverkehrskonzeption der vormaligen Landesregierung bis 2020 oder darüber hinaus weiterhin angesagt? Sprechen die Belastungen an den derzeitigen Standorten für eine Konzentration oder gar für eine stärkere Ausweitung?

Die Erörterung von Antworten wäre nun eigentlich eine Vorwegnahme der Diskussion über die Fort-

schreibung des Luftverkehrskonzepts, dem sich die Landesregierung leider immer weniger elegant zu entziehen versucht.

Frau Kollegin Brüning, Sie sind mitunter recht angriffslustig bezüglich der Äußerungen des Kollegen Becker, was ja auch die Debatte belebt. Heute vor einer Woche hatten Sie mir im Fachausschuss, als es um das Thema Luftverkehr ging – der Staat begleitet uns permanent –, den Vorwurf gemacht, die SPD wolle das Luftverkehrskonzept zu einem Wahlkampfthema machen, wobei sich die Frage stellt, was „Wahlkampf“ aus Ihrer Sicht eigentlich heißt.

Handelt es sich dabei um zugespitzte Profile der einzelnen Seiten, die sich stärker voneinander abgrenzen und damit gut unterscheidbar werden, was den Bürgerinnen und Bürgern eine klare Auswahl ermöglicht? Da frage ich jetzt einmal umgekehrt: Was fürchten Sie eigentlich an dieser Diskussion, dass Sie sie mit aller Mühe vor einer differenzierten Bewertung der Bürgerinnen und Bürger verbergen wollen?

(Beifall von der SPD)

Warum verschanzen Sie sich und damit das luftverkehrspolitische Profil der Landesregierung in enger Verbindung sicherlich mit dem der CDU mindestens bis zum Jahr 2010 hinter einem Produkt aus dem Jahr 2000, das noch aus einer Zeit stammt, die Sie sonst bis ins kleinste Detail als Teufelswerk diskreditieren?

(Beifall von der SPD)

Ich will es Ihnen sagen – insofern entkommen Sie dieser Diskussion auch nicht –, warum zum Beispiel der zuständige Fachminister Herr Lienenkämper in ein und derselben Wahlperiode des Landtages die Betriebsgenehmigung für den großen Flughafen Düsseldorf gegen Kritik, die teilweise aus der Opposition, aber auch aus der Anwohnerschaft kam, verteidigen musste und verteidigt, während er selbst bei einer namentlichen Abstimmung dafür gestimmt hat, dass dieselbe Betriebsgenehmigung nicht nur juristisch bedenklich, sondern auch politisch falsch sei.

Herr Minister Lienenkämper, ich habe Sie in der Ausschusssitzung vor einer Woche ganz konkret gefragt, wie es sich mit dieser Diskrepanz verhält. Sie haben lediglich den juristischen Aspekt beantwortet, indem Sie vorgetragen haben, durch den Abschluss des Gerichtsverfahrens und die Unbedenklichkeitserklärung seien Ihre juristischen Bedenken gegenüber der Betriebsgenehmigung entkräftet worden.

Mitnichten haben Sie aber Stellung zu Ihrer Position genommen, dass diese Betriebsgenehmigung politisch falsch sei. Eine solche offene Flanke bei der Beurteilung der Betriebsgrundlage des größten Flughafens in unserem Land kann man sich als

Landesregierung schlicht und ergreifend nicht erlauben.

(Beifall von der SPD)

Deswegen bin ich Ihnen sehr dankbar dafür, dass die heutige Diskussion Ihnen die Gelegenheit gibt, diesen Widerspruch nicht nur hinter den weitestgehend verschlossenen Türen des Fachausschusses, in dem man sich ja auch im wahrsten Sinne des Wortes eingekelt fühlt, sondern hier im Plenum aufzuklären, wo es aus unserer Sicht auch hingehört.

Zu den Verwerfungen in der CDU bezüglich des Flughafens Köln/Bonn hat Ihr Amtsvorgänger, Herr Wittke, immer eher besonders laut als besonders überzeugend dargelegt, er könne schließlich nicht für jeden Landrat geradestehen. Das greift aber leider zu kurz. Insofern haben Sie auch diesbezüglich Gelegenheit, Ihr Profil als Fachminister und das eher diffuse Bild der Landesregierung zu schärfen.

Auch in Köln/Bonn geht es nämlich um die Betriebsgenehmigung. Ihr Vorgänger hat entschieden, die Betriebsgenehmigung für den Nachtflugbetrieb bis zum Jahre 2030 zu verlängern – wir haben ihm davon, auch hier vom Rednerpult aus, intensiv abgeraten –, um damit Planungssicherheit für die Beschäftigten und die Investoren zu schaffen. Die immerhin mit absoluter Mehrheit regierte Kreisstadt des größten angrenzenden Kreises hat daraufhin eine verwaltungsgerichtliche Klage gegen diese Betriebsgenehmigungsverlängerung erhoben, und zwar mit dem Argument, dass mit dem vermutlich langwierigen Klageverfahren genau diese Planungssicherheit, die die Landesregierung herstellen will, zerstört werden kann.

Das alles könnte man aber noch als Detailbetrachtung einer der betroffenen Kommunen verbuchen, wenn im Stadtrat dieser Kommune nicht ein Mitglied Ihrer Regierungsfraktion säße, das mit Fleiß und Akribie, was ich mir bei der Bewertung dieses Verhaltens auch zu eigen mache, die Luftverkehrskonzeption, die Sie, Frau Brüning, heute wieder verteidigt und hinter der Sie sich wieder versteckt haben und die angeblich die Grundlage einer möglichen Fortschreibung sein soll, von Grund aus aushebeln will. Ich nenne das erneut – ich das nämlich schon einmal gesagt – eine perfide Doppelstrategie.

(Beifall von der SPD)

Mit Glaubwürdigkeit und Berechenbarkeit von Politik hat das überhaupt nichts zu tun.

Aber auch das wäre noch als Sektierertum, das es in der Politik an der einen oder anderen Stelle schon einmal gibt, abzuhaken, wenn die Beschlüsse in Siegburg, die immerhin auch von dem genannten Landtagsabgeordneten und dem Landrat des zweitgrößten Landkreises unseres Landes getragen wurden, nicht im Kreisverband Ihres Kabinettsmitgliedes Krautscheid gefasst worden wären.

Wir haben diese Diskussion in ähnlicher Form vor einigen Wochen schon einmal geführt. Seit dieser Debatte war diesbezüglich keinerlei Kommentar, keinerlei Klarstellung, keinerlei Klarstext zu hören.

Sie kommen mit Ihrem ständigen Herumlavieren – vor Ort so erzählen, hier in Düsseldorf so erzählen; der Minister einmal in dieser, einmal in jener Funktion, einmal als Kreisvorsitzender, einmal als Abgeordneter – nicht weiter.

(Beifall von der SPD)

Das bedeutet keine Planungssicherheit, keine Förderung von Jobmaschinen und das ist keine verlässliche Politik. Insofern hätte es dieser Diskussion zur Beantwortung der Großen Anfrage der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen gar nicht bedurft, um die gleich mehrfach vorhandenen Risse im Profil der Landesregierung, was die Luftverkehrspolitik betrifft, offenzulegen.

Zusammengefasst: Luftverkehrspolitik ist ein sehr spannender Politikbereich, der für dieses Bundesland perspektivisch von sehr großer Bedeutung ist. Wie man so lustlos, kraftlos, profillos und perspektivlos an dieses Thema herangehen kann, wie die Landesregierung es im Rahmen der Beantwortung der Großen Anfrage getan hat und es auf einer sehr administrativen Ebene abgearbeitet hat, ist unschleierhaft.

Deswegen werden wir Sozialdemokraten mit dem Luftverkehrskonzept „2020+“ sozusagen dafür sorgen, dass dieser Politikbereich nicht in Ihrer Sofaecke verstaubt, sondern ganz oben auf der Agenda der Landespolitik verbleibt. – Danke schön.

(Beifall von SPD und GRÜNEN)

**Präsidentin Regina van Dinther:** Danke schön, Herr Tüttenberg. – Für die FDP spricht nun der Herr Kollege Rasche.

**Christof Rasche (FDP):** Frau Präsidentin! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Sehr geehrte Damen und Herren! Mit dieser Großen Anfrage geht es um eine Grundsatzdebatte zum Luftverkehr in Nordrhein-Westfalen. Die Position der FDP-Fraktion ist klar: Wir stehen zu einer dezentralen Luftverkehrsinfrastruktur in Nordrhein-Westfalen. Luftverkehr ist ein wichtiger Standortfaktor für Nordrhein-Westfalen und eine Wachstumsbranche mit gewaltigen Nachfragesteigerungen. Der Luftverkehr ist ein Motor zur Schaffung von Arbeitsplätzen.

Im Hinblick darauf, was Herr Becker gesagt hat, möchte ich sehr deutlich sagen, dass die Interessen der Anlieger von der FDP niemals beiseite geschoben werden. Ganz im Gegenteil: Sie werden von ihr beachtet und berücksichtigt.

(Sylvia Löhrmann [GRÜNE]: Das sehen die Anwohner vor Ort aber anders!)

– Ihre Märchen, Frau Löhrmann, glauben nur Sie selbst. – Im Jahr 2000 hatten wir in Nordrhein-Westfalen 26,2 Millionen Fluggäste, im Jahre 2008 sind es 35 Millionen Fluggäste. Das ist eine satte Steigerung von 34 %, die natürlich mit extremen Steigerungen, aber auch mit Dellen verbunden ist, die sich aus der allgemeinen Wirtschaftslage ergeben.

Ebenso klar wie die Position der FDP ist die Position der Grünen. Die Grünen bekämpfen den Luftverkehrsstandort Nordrhein-Westfalen – sie wollen ihn kaputtmachen – und gefährden damit Zigtausende von Arbeitsplätzen an den Flughäfen und in deren Umfeld. Erklärtes Ziel der Grünen ist es, die Zahl der Flughäfen in Nordrhein-Westfalen auf vier oder drei Flughäfen zu reduzieren.

(Horst Becker [GRÜNE]: Werden immer weniger!)

Die Konsequenz daraus, lieber Herr Becker, ist eine Arbeitsplatzvernichtung an zahlreichen Standorten und eine Mehrbelastung an den bestehenden Standorten.

Die Beliebigkeit der Grünen in der Luftverkehrspolitik ist einzigartig. Die Luftverkehrskonzeption 2010 wurde von den Grünen mit entwickelt, mit beschlossen und mit getragen, und jetzt wollen Sie von dieser Luftverkehrskonzeption nichts mehr wissen.

(Zuruf von Horst Becker [GRÜNE])

Sie kehren mit Ihrer Argumentation, Herr Becker, von der dezentralen Luftverkehrsinfrastruktur ab. Dies hätte die eben geschilderten gravierenden Folgen: Die Wachstumsmotoren in Dortmund, in Paderborn/Lippstadt oder überall da, wo Sie einen Flughafen schließen wollen, würden abgewürgt. Und dort, wo die Flughäfen bestehen blieben, würde erheblich mehr Verkehr entstehen. Die Emissionen würden deutlich zunehmen, und die Belastungen der Bürgerinnen und Bürger zum Beispiel in der Nähe des Flughafens Köln/Bonn und Düsseldorf würden durch Grünen-Politik extrem gesteigert.

Meine Damen und Herren, das Vorwort zur Großen Anfrage und die verschiedenen Fragen belegen eindrucksvoll, wie die Grünen gerade im Verkehrsbereich sehr einseitig Politik machen: Unzutreffende Annahmen, unrichtige Behauptungen, falsche Zitate und suggestive Schlussfolgerungen ziehen sich wie ein roter oder grüner Faden durch die gesamte Große Anfrage.

Ich möchte als Beispiel fünf Behauptungen anführen, wie die Grünen sehr einseitig Politik betreiben:

(Zuruf von Sylvia Löhrmann [GRÜNE])

Behauptung 1: Luftverkehr hat den höchsten Primärenergieverbrauch aller Verkehrsträger.

Tatsache ist: Moderne Flugzeuge sind mit dem Straßen- und Schienenverkehr vergleichbar. Von 1991 bis 2008 ist der spezifische Kraftstoff

verbrauch um knapp 2 l pro 100 Passagierkilometer auf 4,4 l gesunken. Innovative Großraumflugzeuge, die auch Herrn Becker bekannt sind, der nächsten Generation werden bei deutlich unter 4 l pro 100 Passagierkilometer liegen.

Behauptung 2 – es wird immer irrer –: Der Flugverkehr hat eine stärker klimaschädigende Wirkung als der Autoverkehr.

Tatsache ist: 85 % der Emissionen der Verkehrsträger kommen vom Straßenverkehr. Der Anteil des Luftverkehrs beträgt lediglich 9 %. Herr Becker, wie können Sie so etwas behaupten?

Behauptung 3: Der Luftverkehr wird subventioniert, da er nicht der Mineralölsteuer und im Auslandsverkehr nicht der Mehrwertsteuer unterliegt.

Tatsache: Im Unterschied zum steuerfinanzierten Straßen- und Schienenverkehrausbau – allein die Deutsche Bahn wird jährlich mit rund 20 Milliarden € aus Steuergeldern subventioniert – zahlt der Luftverkehr seine Infrastruktur selber. Herr Becker, wo machen Sie denn da Unterschiede?

(Horst Becker [GRÜNE]: Ich habe doch die Beispiele genannt!)

In die Schiene fließen 20 Milliarden € Steuergelder pro Jahr, und Sie reden davon, dass der Luftverkehrausbau steuerlich subventioniert wird. Selbst wenn Sie hier und da einen Euro finden würden – Landesgeld fließt dort nicht.

Behauptung 4, um die Wählerinnen und Wähler, Bürgerinnen und Bürger zu verunsichern: Am Flughafen Köln/Bonn finden europaweit die meisten Nachtflüge statt.

Tatsache: Am Flughafen Frankfurt finden weit mehr Nachtflüge statt. Weitere Tatsache: In Leipzig ist das Nachtflugverhalten ähnlich groß wie in Köln/Bonn. Ich weiß nicht, woher Sie Ihre Zahlen haben. Da Sie im allgemeinen, Herr Becker, gut informiert sind, scheint hier etwas mit Ihren Aussagen nicht zu stimmen.

(Horst Becker [GRÜNE]: Sie müssen richtig nachlesen!)

Behauptung 5: Der Flughafen Köln/Bonn hat keine publizierte Beschwerdeline. Das steht schwarz auf weiß in Ihrer Großen Anfrage.

Tatsache: Die Nummer 02203 404030 der Beschwerdestelle ist der Bevölkerung bekannt und für jeden auf der Homepage des Flughafens nachzulesen.

Reihenweise beschreiben Sie also in Ihrer Anfrage falsche Tatsachen, mal in Frageform, mal als Behauptung, und versuchen auf diese Art und Weise, ein gewisses Klientel an Wählerinnen und Wählern an sich zu binden. Dadurch bringen Sie die gesamte Luftverkehrspolitik völlig ungerecht in Misskredit, nur um Ihre Spielereien zu betreiben.

**Präsidentin Regina van Dinter:** Herr Rasche, es gibt den Wunsch nach einer Zwischenfrage von Herrn Becker. Wollen Sie die zulassen?

**Christof Rasche (FDP):** Na klar.

**Präsidentin Regina van Dinter:** Herr Becker, bitte.

**Horst Becker (GRÜNE):** Herr Kollege Rasche, würden Sie bezüglich des Nachtflugverkehrs in Frankfurt zur Kenntnis nehmen, dass es die Nachtflüge in den sogenannten Nachtrandzeiten, also in den Zeiten 5 bis 6 Uhr und 22 bis 23 Uhr, sind. Sobald Sie in die Kernnachtzeiten gehen, ist exakt das der Fall, was ich vorgetragen habe und was in allen Statistiken nachlesbar ist. Ist Ihnen das bekannt, oder gehen Sie davon aus, dass die Flüge in den Nachtrandzeiten und Nachtkernzeiten einfach zusammengerechnet werden?

**Christof Rasche (FDP):** Herr Becker, diese Frage war typisch für die Grünen und auch für Sie. Reden Sie mit Personen, die sich im Luftverkehr auskennen, bringen Sie Argumente, die teilweise sogar stimmen. Reden Sie allgemein wie in der Großen Anfrage, arbeiten Sie mit Halbwahrheiten und Unwahrheiten, um die Leute zu beeinflussen.

(Horst Becker [GRÜNE]: Das ist doch belegt!)

Ein typisches Beispiel ist der Flughafen Köln/Bonn. Wenn es um Arbeitsplätze geht und die Grünen angegriffen werden, sagen Sie: Wir sind am Flughafen Köln/Bonn nur gegen das Nachtflugverbot im Personenverkehr. Aber Sie würden natürlich den Nachtflugverkehr im Bereich des Gütertransports unterstützen.

(Horst Becker [GRÜNE]: Hat kein Mensch gesagt!)

Tatsache ist, Sie haben 2005 mit breiter Mehrheit ein Wahlprogramm beschlossen, in dem Sie das komplette Nachtflugverbot für den Flughafen Köln/Bonn fordern. In einzelnen Kreisen der Wirtschaftspolitik verneinen Sie das immer.

(Horst Becker [GRÜNE]: Ist doch nicht wahr!)

Das ist die gespaltene Zunge der Grünen und auch von Herrn Becker im Bereich der Luftverkehrspolitik. Das haben Sie doch zehn Jahre lang in der Politik der Koalition so getan.

(Horst Becker [GRÜNE]: Antworten Sie auf die Frage! Können Sie nicht!)

Die SPD hat eine vernünftige Luftverkehrspolitik gemacht oder zumindest angestrebt. Mit den Grünen war das nicht zu machen, weil sie eine unehrliche Luftverkehrspolitik betreiben.

Ich komme zum Schluss. Die Grünen bekämpfen den Luftverkehr in Nordrhein-Westfalen gerade jetzt in diesem Wahlmarathon, um Stimmen zu gewinnen. Die Luftverkehrspolitik der Grünen – ich sage es noch einmal ganz deutlich – ist ungerecht und unehrlich.

Mobilität und wachsende Verkehre auf der einen Seite, Klima- und Umweltschutz auf der anderen Seite müssen und dürfen keine Gegensätze sein. Für die Koalition sind Umwelt-, Klima- und Lärmschutz integrale Bestandteile einer zukunftsweisenden und nachhaltigen Luftverkehrspolitik. Es gibt keine einseitige Luftverkehrspolitik dieser Koalition. Die einzige Partei, die überaus einseitig und verantwortungslos in der Luftverkehrspolitik vorgeht, sind die Grünen. – Herzlichen Dank.

(Beifall von der CDU)

**Präsidentin Regina van Dinter:** Danke schön, Herr Rasche. – Für die Landesregierung spricht jetzt Minister Lienenkämper.

**Lutz Lienenkämper,** Minister für Bauen und Verkehr: Frau Präsidentin! Meine sehr geehrten Damen und Herren Kollegen! Gestatten Sie mir eine Vorbemerkung, Herr Kollege Becker. Die Luftverkehrspolitik der Landesregierung richtet sich nicht einseitig an den Interessen von Luftverkehrsunternehmen oder Flughafenbetreibern aus, sondern an der Luftverkehrskonzeption 2010, die mit den Stimmen Ihrer damaligen Fraktion in diesem Hause beschlossen worden ist.

(Beifall von CDU und FDP)

Das ist doch die Wahrheit. Diese Konzeption ist einvernehmlich von allen Fraktionen in diesem Hause beschlossen worden. Daran richten wir uns aus. Sie alle hätten diese Konzeption damals nicht mitbeschlossen, wenn Sie nicht der Auffassung gewesen wären, dass es sich um eine ausgewogene Konzeption handelt, die die verschiedenen zu berücksichtigenden Interessen miteinander in Übereinstimmung bringt, soweit das geht. Ich kann mir nicht vorstellen, dass Sie einer Konzeption zugestimmt haben, die Sie selber für unausgewogen, falsch oder für das Land Nordrhein-Westfalen schädlich halten.

Zwischendurch scheint bei Ihnen aber ein Meinungswechsel stattgefunden zu haben; denn wenn ich mir die Fragen in der Großen Anfrage richtig angucke, stelle ich fest, dass daraus eigentlich die Kritik am eigenen Konzept spricht. Das machen wir nicht mit. Wir stehen weiter zum Luftverkehrskonzept 2010, das noch bis Ende nächsten Jahres läuft. Es ist ein völlig vernünftiges Konzept, das im Interesse des Landes Nordrhein-Westfalen liegt.

Meine Damen und Herren, unrichtig ist auch die Behauptung, der Luftverkehr werde vom Land Nord-

rhein-Westfalen subventioniert, da er nicht von der Mineralölsteuer und im Auslandsverkehr nicht von der Mehrwertsteuer betroffen ist. Im Gegensatz zum steuerfinanzierten Straßen- und Schienennetz zahlt der Luftverkehr seine Infrastruktur- und Wegekosten über Gebühren und Entgelte nämlich selber. Dazu gehören die Start- und Landegebühren, die Flug- und Frachtterminals und die Flugsicherung.

Nur zur Erinnerung: Die Deutsche Bahn wird jährlich mit rund 20 Milliarden € aus Steuergeldern subventioniert. Der Europäische Gerichtshof hat daher im April 2006 die Klage der Deutschen Bahn AG gegen die EU-Kommission wegen angeblich ungerechtfertigter Begünstigung des Luftverkehrs gegenüber der Bahn abgewiesen. Das ist die Wahrheit, bestätigt vom obersten Gericht in der Europäischen Union.

Ihre Große Anfrage zeichnet ein wirklichkeitsfernes Bild der Luftverkehrspolitik dieser Landesregierung. Diese bleibt daran ausgerichtet, dass leistungsfähige Verkehrssysteme die notwendige Grundlage für die Funktionsfähigkeit einer modernen Gesellschaft und Wirtschaft sind. Sie leisten einen wichtigen Beitrag für Mobilität, Wachstum, Beschäftigung und Wohlstand.

Neben gut ausgebauten Straßen-, Schienen- und Wasserstraßennetzen kommt bei wachsender Globalisierung dem Luftverkehr nun einmal eine hohe und weiter zunehmende Bedeutung zu. Der Luftverkehr gewährleistet den schnellstmöglichen Transport von Menschen und Gütern und ermöglicht internationale und interkontinentale Verbindungen für die Exportwirtschaft und für den Tourismus.

Wie in der gesamten Bundesrepublik Deutschland ist auch in Nordrhein-Westfalen die dezentrale Struktur Voraussetzung dafür, dass sich die Nachfrage nach Luftverkehrsleistungen aufkommensnah entwickeln kann und lange Anfahrten vermieden werden.

Von 2000 bis 2008 – Herr Kollege Rasche hat es gerade zitiert – ist die Zahl der Fluggäste auf unseren Flughäfen von 26,2 auf 35 Millionen gestiegen. Das ist ein Plus von rund 34 %. Entsprechend ist die Zahl der Arbeitsplätze gestiegen – im Übrigen auch die Zahl der indirekten Arbeitsplätze rund um die Flughäfen.

Deshalb betrachten wir es weiterhin als unsere Aufgabe, die Voraussetzungen für die Bereitstellung und Weiterentwicklung ausreichender Flughafenkapazitäten in Nordrhein-Westfalen zu schaffen, um im Wettbewerb der europäischen Metropolregionen weiter bestehen zu können.

Zu unserer Luftverkehrspolitik gehört auch und gerade der Schutz von Natur, Umwelt und Klima. Dies behält die Landesregierung bei ihrem Handeln stets im Auge. Deshalb werden in allen luftrechtlichen Genehmigungs- und Planfeststellungsverfahren die möglichen Beeinträchtigungen von Natur und Um-



welt durch den Luftverkehr sorgfältig geprüft und abgewogen.

Wir begrüßen das neue Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm des Bundes. Damit werden erstmals verbindliche Zumutbarkeitswerte für Fluglärm am Tage und in der Nacht festgelegt. Diese leisten einen wichtigen Beitrag zur wirksamen Verbesserung des Lärmschutzes im Luftverkehr.

(Beifall von CDU, SPD und FDP)

Start- und Landeentgelte werden von unseren Genehmigungsbehörden nur genehmigt, wenn sichergestellt ist, dass laute Flugzeuge deutlich stärker belastet werden als lärmgeminderte. Auch das ist richtig so.

(Beifall von der SPD)

Herr Kollege Tüttenberg, lassen Sie mich jetzt noch einmal auf die Frage des Lärmschutzes eingehen. Diese wesentliche Frage gehört unzweifelhaft zu den abwägungsrelevanten Umständen. Jetzt frage ich Sie einmal, welche Landesregierung es eigentlich gewesen ist, die für den Flughafen Düsseldorf eine Betriebsgenehmigung erlassen hat, die vom OVG wegen Verstoßes gegen die Lärmvorschriften abgewiesen worden ist. Das war doch Ihre alte Landesregierung im Jahr 1997.

(Beifall von CDU und FDP)

Das OVG hat diese Betriebsgenehmigung kassiert, weil Sie den notwendigen Lärmschutzinteressen der Bürgerinnen und Bürger mit einem viel zu komplizierten und falschen Berechnungsverfahren nicht entsprochen haben. Sie haben doch gegen den Lärmschutz verstoßen.

Diese Landesregierung hat hingegen eine Genehmigung erteilt, die nach unterschiedlicher juristischer Diskussion im Vorfeld in Deutschland von einem Gericht, nämlich vom OVG, bewertet worden ist. Die Genehmigung dieser Landesregierung hat das OVG ausdrücklich durchgehen lassen und sie auch und gerade unter Lärmschutzgesichtspunkten als richtig angesehen.

Sie haben eine Genehmigung unter Verstoß gegen Lärmschutzvorschriften erlassen. Wir haben den Lärmschutz richtig berücksichtigt. Das ist der Unterschied zwischen unseren Regierungen.

(Beifall von CDU und FDP)

**Präsidentin Regina van Dinter:** Danke schön, Herr Minister. – Für die CDU spricht Herr Lehne.

**Olaf Lehne (CDU):** Frau Präsidentin! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Wer zu diesem Thema 328 Fragen in sechs Teilen formuliert, ist zwar fleißig, aber muss sich den Vorwurf gefallen lassen, dass er damit eine Arbeitsbeschaffungsmaßnahme für das Ministerium fertigen wollte.

Jeder hier im Saal ist für geringe Umweltbelastungen, besseren Schutz von Anwohnern und die Vermeidung überflüssiger Subventionierung des Flugverkehrs. Art und Umfang der Anfrage lenken den Blick eher auf die Frage einer grundsätzlichen ideologischen Positionierung gegen den Luftverkehr. Ich darf mit knappen Worten festhalten: Dieses Ziel ist falsch. Mit der Verfolgung dieses Zieles schädigen Sie den Standort Nordrhein-Westfalen.

Allgemein bekannt dürfte sein, dass unsere Transportsysteme Schiene, Straße, Luftverkehr an ihre Kapazitätsgrenzen stoßen und wir auf keines der Systeme verzichten können. Die Grünen selbst waren es, die das Luftverkehrskonzept 2010 im Dezember 2000 – wie wir bereits gehört haben – mit verabschiedet haben. Sie wollen sich nun anscheinend von ihrem eigenen Konzept verabschieden. Dies zuzeiten der Wirtschaftskrise ist verantwortungslos. Gerade in einer solchen Zeit muss die Konkurrenzfähigkeit eines Landes gewährleistet bleiben, und es darf keinen Weg zurück in die Steinzeit geben.

Positive Folgen für den Standort Nordrhein-Westfalen, für das Wirtschaftsleben und die Menschen im Einzelnen werden bei den Fragestellungen konsequent ausgeblendet. Die Fragen berücksichtigen nicht die Aspekte der Ansiedlung von neuen Unternehmen und Gewerbe im Umfeld der Flughäfen und auch nicht die Mittellage Nordrhein-Westfalens in Europa. Ohne den Luftverkehr in der bestehenden Form wäre Nordrhein-Westfalen ein armes Land. Wir können uns effektiven Umweltschutz gar nicht leisten ohne die großen Unternehmen und die Menschen hier in Nordrhein-Westfalen. Diese würden Sie vertreiben, wenn Sie die Flughäfen schließen würden, was Sie – wie Ihre Fragestellungen es beinahe vermuten lassen – am liebsten täten. Die Art der Fragestellungen entspricht dem üblichen grünen Muster: Wasch mich, aber mach mich nicht nass.

Apropos: Auch die Grünen fliegen gerne. Sie werden sich noch erinnern können, dass der Parteivorsitzende der Grünen, Cem Özdemir, reichlich gerne geflogen ist, ein dementsprechendes Meilenkonto angesammelt hatte und dieses auch privat genutzt hat. Das hat ihn das Bundestagsmandat gekostet. Nun sitzt er im Europäischen Parlament.

(Sigrid Beer [GRÜNE]: Der ist nicht mehr im Europäischen Parlament!)

Die CDU setzt auf bessere Technologien und verbesserte Systeme in der Flugleitplanung, auf die Optimierung der Abläufe im Luftverkehr und auf ein besseres Schienen- und Straßennetz, Letzteres, damit Kurzstrecken jedenfalls nicht mehr mit dem Flugzeug zurückgelegt werden müssen.

Im Übrigen reagieren auch die Fluggesellschaften auf die wirtschaftliche Situation und die gehobenen Umweltansprüche: indem sie sparsameres und, wo

erforderlich, kleineres oder auch größeres Fluggerät benutzen.

Selbstverständlich muss ein neues Luftverkehrskonzept her; jedoch wird dies zu gegebener Zeit unter Berücksichtigung der neuen Entwicklung der Umwelttechnik, der Rechtsprechung, der Passagieraufkommen und der Märkte fortgeschrieben werden müssen.

Das Europäische Parlament beschäftigt sich zurzeit vernünftigerweise und umfassend mit dem Flugverkehr in Europa. Ziel ist es und muss es sein, die vorhandenen Luftkorridore besser und einfacher koordiniert wie auch zentral verwaltet zu bekommen. Dort, wo die Möglichkeit besteht, Prozesse zu vereinfachen, ohne die Sicherheit und den Umweltschutz zu gefährden, sollte man dies auch tun. Es gilt, die Umwelt und die Menschen mehr zu schützen.

Meine Damen und Herren, am Beispiel des Flughafens Düsseldorf möchte ich einmal deutlich machen, welche Position ein solcher Flughafen hat und was er bedeutet. Täglich fliegen 70.000 Passagiere, 18,1 Millionen Passagiere in 2008; 17.600 Arbeitsplätze bei 230 Firmen; 3.000 neue Arbeitsplätze sind nur durch die neue Betriebsgenehmigung in und um den Flughafen herum entstanden; insgesamt hängen etwa 50.000 Arbeitsplätze in der Region am Flughafen. Zusätzlich ist Airport City entstanden, ein Kongress- und Tagungszentrum.

All dies zeigt, dass die Flughäfen zu den größten Jobmotoren in Nordrhein-Westfalen gehören. So soll es auch bleiben, natürlich unter Berücksichtigung der modernsten und besten Umweltbedingungen, die es gibt.

Meinen Honig beziehe ich im Übrigen von einem Imker, der seine Bienenstöcke auf dem Flughafen-gelände betreibt.

(Bodo Wißen [SPD]: Das erklärt einiges!)

Der Honig schmeckt phantastisch und ist nicht belastet.

Zwar sind die Grünen normalerweise beratungsresistent. Jedoch kann ich Ihnen nur dazu raten, die Realität nicht aus den Augen zu verlieren. Nordrhein-Westfalen wird es Ihnen sodann danken. – Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

(Beifall von CDU und FDP)

**Präsidentin Regina van Dinter:** Danke schön, Herr Lehne. – Für die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen spricht Herr Becker.

**Horst Becker (GRÜNE):** Es lohnt sich, Frau Präsidentin, auf ein paar der vorgetragenen Argumente einzugehen.

Frau Brüning, die Zahl 1:1.000 ist in der Fachliteratur lange überholt, insbesondere für kleine Flughäfen. Ich empfehle Ihnen noch einmal das Aktenstudium. Wir liegen da inzwischen teilweise deutlich unter 1:500. Der Faktor ist teilweise 1:300, 1:400.

Ich habe es eben schon einmal gesagt, Herr Rasche: Sie sollten sich mit den Dingen wirklich auseinandersetzen. Es ist unbestritten, dass der Flughafen Köln/Bonn der Nachtflughafen in Europa ist. Sie kommen nur dann zu anderen Zahlen, wenn Sie die Nachtrandstunden einbeziehen. Es ist natürlich etwas völlig anderes, ob Sie eine Belastung zwischen 22 und 23 oder 23 und 24 oder zwischen null und fünf Uhr nehmen, um Beispiele zu nennen.

Da Sie sich alle immer hinter der Luftverkehrskonzeption 2010 verstecken, die im Jahre 2001 beraten worden ist, will ich das für Sie gerne einmal in eine praxisnahe Darstellung übersetzen: Wenn ich Ihnen vorhalten würde, dass Herr Möllemann Ihr Fraktionsvorsitzender war, dann wäre das zeitlich näher als die Verabschiedung dieser Luftverkehrskonzeption.

(Beifall von den GRÜNEN – Sylvia Löhrmann [GRÜNE]: Aber an den Millionen haben die heute noch zu knacken!)

Sie sehen daran, wie unsinnig das ist.

Die Luftverkehrskonzeption muss auch deswegen überarbeitet werden, weil es inzwischen ganz erhebliche ökonomische Veränderungen gibt, die zum Beispiel dafür sorgen, dass die Regionallughäfen ganz erhebliche Verluste schreiben. Sie muss auch deswegen überarbeitet werden, weil es ökologische Rahmenbedingungen gibt. Ich nannte eben die epidemiologische Forschung. Es gibt auch noch andere Bedingungen, zum Beispiel im Zusammenhang mit der Konkurrenz. Aus all diesen Gründen ist das zu überarbeiten.

Herr Minister Lienenkämper, ich will auch Ihnen gerne sagen, dass Sie es sich etwas zu einfach machen. Denn wenn man seine Position fortschreibt und nicht einfach nur tradiert, nach zehn Jahren – es sind seitdem fast zehn Jahre vergangen –, dann ist das, glaube ich, ausgesprochen intelligent und notwendig und sollte eigentlich auch Ihre Position sein. Das ist allemal glaubwürdiger, als wenn man eine Position vertritt wie Sie in Bezug auf Düsseldorf, nämlich die einer kritischen Beleuchtung der Betriebsgenehmigung in Düsseldorf, und an dem Tag, an dem Sie Minister wurden, diese Beschreibung von der eigenen Homepage nimmt. Das wäre mir peinlich. Ich würde da nicht die Opposition kritisieren. – Schönen Dank.

(Beifall von den GRÜNEN – Ewald Groth [GRÜNE]: Im Netz geht nichts verloren!)

**Präsidentin Regina van Dinter:** Danke schön, Herr Becker. – Herr Rasche.

**Christof Rasche** (FDP): Frau Präsidentin! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Lieber Herr Becker, wenn den Grünen zur Verteidigung ihrer unehrlichen Positionen in der Luftverkehrspolitik, die rein wahlkampfbezogen sind, nichts anderes einfällt als ein Hinweis auf den verstorbenen Herrn Möllemann, ist das einfach nur ganz, ganz schwach.

(Beifall von der FDP – Sylvia Löhrmann [GRÜNE]: An den Millionen haben Sie noch heute zu knacken!)

**Präsidentin Regina van Dinter**: Danke schön, Herr Rasche. – Frau Ministerin Thoben ist die letzte Rednerin zu diesem Punkt.

**Christa Thoben**, Ministerin für Wirtschaft, Mittelstand und Energie: Frau Präsidentin! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Mobilitätsbedürfnisse und Schutzansprüche für Umwelt und Gesundheit miteinander in Einklang zu bringen, ist für das Umweltministerium ein wichtiges Anliegen. Das gilt sowohl für den Straßenverkehr als auch für den Luftverkehr.

Der Luftverkehr beeinträchtigt die Umwelt. Das ist aber keine neue Erkenntnis. Fliegen ist wie jede Form technisch geprägter Mobilität mit nachteiligen Wirkungen auf Menschen, Fauna und Flora verbunden, wobei die Struktur der Umwelteinwirkungen verschiedener Verkehrsträger genauso unterschiedlich ist wie die Transportbedürfnisse, die sie erfüllen.

Für kurze Strecken kann insbesondere in Deutschland auf den umweltfreundlicheren Bahnverkehr umgestiegen werden. Die Erfahrungen haben gezeigt, dass dies insbesondere dort erfolgt, wo die Bahn ein attraktives, schnelles Angebot vorlegt. So hat die ICE-Strecke Köln–Frankfurt mit dem Anschluss Richtung Süden dazu geführt, dass Flugstrecken aufgegeben worden sind, weil das Angebot der Bahn einfach attraktiver ist.

Dennoch bleibt der Flugverkehr angesichts der Globalisierung und des Zusammenrückens der Kontinente ein wichtiger Faktor einer notwendigen Mobilität. Deshalb müssen wir dafür sorgen, dass er so klima- und umweltverträglich wie möglich betrieben wird. Ein besonderer Anreiz, alles zu tun, um den Energieverbrauch und den CO<sub>2</sub>-Ausstoß zu verringern, erhoffe ich mir dadurch, dass ab dem Jahr 2012 der Flugverkehr in den europäischen Emissionshandel einbezogen wird.

Die kontinuierliche Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Zertifikate macht ständige Anstrengungen notwendig, den CO<sub>2</sub>-Verbrauch zu reduzieren. Schon jetzt leistet die Landesregierung ihren Beitrag dadurch, dass die durch dienstliche Auto- und Flugreisen verursachten CO<sub>2</sub>-Emissionen über den Ankauf von Emissionszertifikaten kompensiert werden. Die Emissionen des Flugverkehrs, Luftschadstoffe und Lärm, wirken vielfältig auch auf die menschliche Gesundheit. Das

ist in der Wirkungsforschung eindeutig beschrieben. Dabei kommt dem Lärm eine besondere Bedeutung zu. Flugzeuge erzeugen wie andere Verkehrsmittel auch Lärmemissionen, die sich vor allem auf die direkte Wohnnachbarschaft des Flughafens auswirken. Deshalb wurden bereits durch den Gesetzgeber Regelungen getroffen – beispielsweise die Novellierung des Fluglärmgesetzes –, die das Umweltministerium konsequent im Sinne der Anwohner der Flughäfen umsetzt. Den passiven und baulichen Schallschutz treiben wir zurzeit mit der Umsetzung des Fluglärmgesetzes voran.

Lärmschutzzonen, in denen Bauverbote und bauliche Nutzungsbeschränkungen gelten, in denen Anwohnerinnen und Anwohner dann besserer Schallschutz zusteht, werden an allen großen Flughäfen in Nordrhein-Westfalen durch das Umweltministerium neu ausgewiesen. Die Emissionswerte, die diese Ausweisung begründen, wurden mit der Gesetzesnovellierung entsprechend den Erkenntnissen der Lärmwirkungsforschung abgesenkt. Erstmals wurde auch die Ausweisung einer Nachtschutzzone eingeführt.

Das Umweltministerium setzt als federführendes Ressort für die Umsetzung des Gesetzes in Nordrhein-Westfalen alles daran, das anspruchsvolle Ziel der Ausweisung der neuen Schutzzonen bis Ende dieses Jahres zu erreichen. Diese Forderung des Fluglärmgesetzes nimmt die Landesregierung sehr ernst. Sie hat sich zum Ziel gesetzt, trotz Zeitdrucks und hohen Arbeitsaufwandes die Rechtsverordnungen wie vorgegeben zu erlassen. Nordrhein-Westfalen ist hier besonders gefordert. Immerhin haben wir sechs zivile und zwei militärische Flugplätze, für die es neue Verordnungen zu erarbeiten gilt. Allerdings wurden mit allen Beteiligten bereits intensive Vorbereitungen getroffen, sodass dem Ziel nichts im Wege steht.

Neben dem Fluglärmgesetz gibt es auch Anforderungen für den Lärmschutz aus dem EU-Recht, die Umgebungslärmrichtlinie. Das Land Nordrhein-Westfalen setzt sich nach Kräften dafür ein, dass in den Städten und Gemeinden Nordrhein-Westfalens Aktionspläne zur Minderung der Lärmbelastung entstehen. Voraussetzung für zielgerichtete effiziente Lärminderungsmaßnahmen sind gute Datengrundlagen. Das Landesumweltamt hat beispielsweise die beiden Flughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn kartiert und über das Umgebungslärmportal des Landes veröffentlicht. Aus diesen Karten konnten die Zahl der betroffenen Anwohner und Gebäude sowie die lärmbelasteten Gebiete ermittelt werden.

Ich möchte allerdings darauf hinweisen, dass die Lärmbereiche der Lärmkarten der Umgebungslärmrichtlinie nicht mit den Lärmschutzzonen des Fluglärmgesetzes übereinstimmen. Sie haben auch unterschiedliche rechtliche Wirkung. Der Lärmaktionsplan stellt keine eigene Rechtsgrundlage dar.

Die Landesregierung wird die beiden gesetzlichen Regelungen, also Fluglärmsgesetz und Umgebungslärmrichtlinie, konsequent umsetzen, um die Menschen im Umfeld der Flughäfen noch besser zu schützen.

(Beifall von CDU und FDP)

**Präsidentin Regina van Dinther:** Herzlichen Dank, Frau Ministerin Thoben. – Meine Damen und Herren, da keine weiteren Wortmeldungen vorliegen, schließe ich die Beratung und stelle fest, dass damit die **Große Anfrage 28** der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen Drucksache 14/8594 **erledigt** ist.

Wir kommen zu:

## 6 Erweiterung des Internetadressraums um regionale Top-Level-Domains

Antrag  
der Fraktion der CDU und  
der Fraktion der FDP  
Drucksache 14/9414

Ich eröffne die Beratung und gebe Herrn Jarzombek von der CDU-Fraktion das Wort.

**Thomas Jarzombek<sup>1)</sup>** (CDU): Frau Präsidentin! Sehr geehrte Damen und Herren! Es ist für mich schon ein ganz besonderer Tag heute, dass ich als gebürtiger und begeisterter Düsseldorfer besonders für eine Initiative der Stadt Köln spreche.

(Beifall von der CDU)

Ich tue das mit großer Freude. Die letzten drei Tage haben alle Medienpolitiker Köln ausgiebig genießen dürfen. Ich tue das mit großer Freude, denn entgegen manchen Leserkomentaren auf Internetseiten großer Zeitungshäuser ist es nicht der Gedanke von Politikern dieses Hauses gewesen, sondern die Initiative Dot.Köln, die gesagt hat: Ihr im Land müsst uns helfen und dabei unterstützen, dass es auch regionale Top-Level-Domains geben kann.

Was ist das, eine Top-Level-Domain? Wenn Sie heute den Landtag von NRW im Internet aufsuchen, geben Sie ein: landtag.nrw.de. Denkbar wäre es in Zukunft, dass Sie sich das sparen können und es nur noch .nrw heißt. Genauso verhält es sich mit regionalen, dass heißt auf Städte oder Stadtregionen bezogene Internetadressen. Alles dies – so hat die amerikanische Behörde ICANN in Aussicht gestellt – solle demnächst möglich sein, sodass sich sehr aktiv derzeit die Städte Berlin und Köln darum bemühen, eine entsprechende Änderung zu bekommen.

Wir denken als CDU-Fraktion, dass das ein gutes Unterfangen ist, wenn die Kölner das machen möchten, und sind gerne bereit, dabei zu unterstüt-

zen. Denn wir haben erfahren, dass es eine wichtige Sache ist, dass nicht nur der Deutsche Bundestag, bei dem ich mich bedanken darf, die entsprechenden Initiativen schon eingeleitet hat, sondern auch die Länderparlamente die Regionen dabei unterstützen. Denn es scheint nicht ganz einfach zu sein, dafür in dieser ICANN-Behörde eine Mehrheit zu bekommen.

Ich sehe darin persönlich eine große Chance nicht nur für einzelne Städte, sondern auch für die Regionen. Wer heute durchs Ruhrgebiet fährt, sieht häufig das Logo „Kulturhauptstadt Ruhr 2010“. Da ist schon eine regionale Marke gebildet worden, und ich könnte mir sehr gut vorstellen, dass man auch eine Internetendung „.ruhr“ einführt. Das wäre der Unterstützung wert.

Wir möchten neben dem Signal, dass der Landtag Nordrhein-Westfalen solche Regionen dabei unterstützt, auch erreichen, dass die Landesregierung mit einem Workshop oder Vergleichbarem zumindest alle Kommunen, für die das infrage kommen kann, einmal darüber aufklärt.

Meine verbliebene Redezeit möchte ich noch für ein weiteres Thema nutzen, das im Kontext dieses Tagesordnungspunktes steht: In der letzten Zeit wird sehr viel darüber diskutiert, was im Internet erlaubt sein soll und was nicht. Sie haben sicherlich gelesen, dass die Justizministerin mit mir zusammen einen sehr guten Vorschlag zum Thema Kinderpornografie und Internetsperrgesetz gemacht hat; eine ganze Reihe unserer Vorschläge haben sich jetzt auch in der zweiten Lesung im Bundestag in dem Gesetz wiedergefunden. Ganz wichtig ist, dass dabei rechtsstaatliche Prinzipien möglich sind, dass jetzt eben Löschen statt Sperren im Gesetz steht, dass es Ankündigungen gibt und dass dagegen geklagt werden kann.

Meine Damen und Herren, es entbrennt an allen Ecken und Enden eine Diskussion über die Frage, ob der Staat, ob die Politik das Internet regulieren muss. Aus meiner Position heraus sage ich an dieser Stelle ganz deutlich: Nein, es ist nicht erforderlich. Dass das Internet kein rechtsfreier Raum ist, ist doch eine Selbstverständlichkeit. Das war bisher so, das wird in Zukunft so sein, und das alles ist zivilrechtlich abgedeckt.

Aber es stimmt mich schon sehr bedenklich – deshalb greife ich die Diskussion von heute Morgen auf –, wenn der Kollege Eumann als medienpolitischer Sprecher der Bundes-SPD hier erklärt, wir müssten das Internet regulieren, es sei ein großer Fehler – er hat lange dazu geredet –, dass sich in unserem Landesmediengesetz keine Vorschriften zur Regulierung des Internets fänden.

Dies dürfen wir nicht durchgehen lassen.

**(Vorsitz: Vizepräsident Edgar Moron)**