



Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen
40190 Düsseldorf

2. Dezember 2020

Seite 1 von 6

Herrn
Werner Kindsmüller
Kaarster gegen Fluglärm e.V.
Hinterfeld 44c
41564 Kaarst

Aktenzeichen
(bei Antwort bitte angeben)
II A 1

Ute Kaulisch
Telefon 0211 3843-2242
ute.kaulisch@vm.nrw.de

Verkehrsflughafen Düsseldorf

Inanspruchnahme eines Kredits im Rahmen des NRW-Unterstützungs-
programms

Ihr Schreiben vom 22. Oktober 20

Sehr geehrter Herr Kindsmüller,

ich danke Ihnen für Ihr o.g. Schreiben, mit welchem Sie zugleich stellver-
tretend für die Initiativen

- Kaarster gegen Fluglärm e.V.,
- Bürger gegen Fluglärm e.V.,
- Gegen Fluglärm MG-Ost,
- Bürgerinitiative BAF Korschenbroich e.V.,
- Ratinger gegen Fluglärm e.V.,
- Arbeitskreis Leben in Lohhausen,
- Heimat- und Bürgerverein Lohhausen-Stockum e.V. und der
- Bundesvereinigung gegen Fluglärm e.V.

fordern, einen Kredit, die die Flughafen Düsseldorf GmbH über ihre Haus-
banken von der NRW.BANK NRW bewilligt bekommen hat, mit Auflagen
zu verknüpfen. Herr Minister Wüst hat mich gebeten, Ihnen zu antworten.

Zunächst einmal darf ich Ihnen mitteilen, dass es sich bei dem von Ihnen
benannten Kreditgeschäft grundsätzlich um einen privatwirtschaftlichen
Vorgang handelt, auf den das Land keinen Einfluss ausüben kann und
darf. Auch die vom Land hinterlegte Bürgschaft bietet keinen rechtlichen
Anknüpfungspunkt für das Auferlegen von Auflagen.

Wie Sie möglicherweise aus Ihrer früheren Tätigkeit wissen, erhalten Un-
ternehmen einen Kredit über die NRW.BANK im Antragsweg über die
Hausbanken. Durch die aktuelle Situation, ausgelöst durch die Corona-

Dienstgebäude und
Lieferanschrift:
Stadttor 1
40219 Düsseldorf
Telefon 0211 3843-0
Telefax 0211 3843-939110
poststelle@vm.nrw.de
www.vm.nrw.de

Öffentliche Verkehrsmittel
vom Hauptbahnhof zur Halte-
stelle Stadttor: Straßenbahnlinie
709
Buslinie 732

Pandemie, sahen sich viele Banken mit Blick auf eigene Vorgaben nicht mehr in der Lage, eventuelle Risiken allein zu tragen. Das Land Nordrhein-Westfalen hat die von der NRW.Bank entwickelten Unterstützungsmaßnahmen daher mit einer Haftungsfreistellung für Unternehmen hinterlegt, die wirtschaftlich von den Auswirkungen des Coronavirus betroffen sind. Antragsberechtigt sind nur Unternehmen, die vor Beginn der Coronakrise wirtschaftlich tragfähig waren.

Mit dieser Maßnahme geht es allein darum, die Härten der gegenwärtigen Krise abzufedern. Dabei geht es auch um die vielen Menschen, die sich Sorgen um ihre Arbeitsplätze machen. Allein der Flughafen Düsseldorf beschäftigt direkt mehr als 20.000, indirekt sogar mehr als 50.000 Arbeitnehmer.

Unabhängig von der gegenwärtigen Pandemie und den damit verbundenen wirtschaftlichen Auswirkungen ist der „Strukturwandel“ in der Luftverkehrswirtschaft auch ein Thema unseres Hauses. Die Themen Klimaschutz, Lärmschutz und Innovationen in der Luftfahrt nehmen bei allen Überlegungen im Verkehrsministerium einen breiten Raum ein. Sie haben konkrete Maßnahmen benannt, auf die ich nachfolgend im Einzelnen eingehen möchte:

1. Der Antrag des Flughafens Düsseldorf auf Kapazitätserweiterung sollte aus Ihrer Sicht von der Antragstellerin zurückgenommen oder schnellstmöglich abgelehnt werden.

Die Rücknahme des Antrags ist jedoch allein von einer eigenverantwortlichen unternehmerischen Entscheidung der Vorhabenträgerin abhängig. Die vorzeitige Ablehnung des Antrags zum jetzigen Zeitpunkt wäre rechtswidrig. Die Vorhabenträgerin hat bezüglich ihres Antragsinhalts einen Rechtsanspruch auf fehlerfreie Ausübung des behördlichen Planungsermessens. Dies setzt zwingend voraus, dass die Planfeststellungsbehörde zuvor ihrer Amtsermittlungspflicht nachkommt und die gegenwärtige (veränderte) Fakten- und Erkenntnislage umfassend untersucht. Im anhängigen Verwaltungsverfahren beurteilt allein die Planfeststellungsbehörde, ob und in welchem Umfang der Bedarf für die Kapazitätserweiterung des Flughafens Düsseldorf gegeben ist.

2. Auch die Gestaltung der Entgeltordnung obliegt grundsätzlich dem Flughafenunternehmer und ist Ausfluss seiner unternehmerischen Freiheit. Die Grenzen der unternehmerischen Entscheidungsfreiheit ergeben sich aus § 19b Luftverkehrsgesetz (LuftVG), der eine behördliche Genehmigung der Entgeltordnung vorsieht. Dabei ist der Umfang des behördlichen Prüfungsrechts allerdings begrenzt auf formale Gesichtspunkte, eine Kontrolle auf Vorhandensein aller verpflichtenden Bestandteile einer Entgeltordnung sowie auf eine Missbrauchskontrolle hinsichtlich der Geeignetheit, Objektivität, Transparenz und Diskriminierungsfreiheit der Entgelte.

Eine Beeinflussung der zeitlichen oder inhaltlichen Ausgestaltung der Entgeltregelung durch die Luftfahrtbehörde, wie Sie dies anregen, ist von der Ermächtigungsgrundlage des § 19b LuftVG nicht gedeckt. Es wird zudem darauf hingewiesen, dass der Gesetzgeber in § 19b Abs. 3 Nr. 3 LuftVG eine kooperativ erzielte Einigung zwischen Flughafenunternehmer und Flughafennutzern – wie am Flughafen Düsseldorf vorliegend – als bevorzugte Lösung vorgesehen hat. Eine einseitige „Verordnung von oben“ ist schlicht unzulässig.

3. Zu der von Ihnen erneut vorgetragenen Forderung nach einer deutlichen Verschärfung der Nachtflugbeschränkungen weise ich darauf hin, dass Ihnen diesbezüglich bereits eine ausführliche Stellungnahme zur geltenden Rechtslage sowie zum am Flughafen Düsseldorf bestehenden Schutzniveau mit Schreiben des Verkehrsministeriums des Landes Nordrhein-Westfalen vom 22.10.2018 übersandt worden ist. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird vollumfänglich auf o.g. Schreiben verwiesen. Eine zwischenzeitliche Änderung der Rechtslage ist nicht zu verzeichnen.

Mit dem Luftverkehr sind unstreitig Lärmbelastungen für die Menschen im Umfeld eines Flughafens verbunden, dies gilt insbesondere für den Nachtflugbetrieb. Es ist daher unzweifelhaft eine wichtige, den Luftfahrtbehörden obliegende Aufgabe, dafür zu sorgen, dass die durch unvermeidlichen Fluglärm verursachte Belastung der Flughafennachbarschaft im Bereich des Zumutbaren bleibt.

Es bleibt dennoch festzuhalten, dass die Forderung nach einer Verschärfung der geltenden Nachtflugbeschränkungen, vorzugsweise die Einführung eines strikten Nachtflugverbots für den Flughafen Düsseldorf, mithin

die Forderung nach einer Teilaufhebung der geltenden Betriebsgenehmigung, ausschließlich einer rechtlichen Bewertung zugänglich ist. Hierauf besteht jedoch unter keinem rechtlichen Gesichtspunkt ein Anspruch. Der bereits vorhandene und zukünftig auf Antrag noch zu leistende bauliche Schallschutz nach Maßgabe luftrechtlicher Auflagen zusammen mit Ansprüchen nach dem novellierten Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm in Verbindung mit den bereits geltenden Flugbetriebsbeschränkungen stellt sicher, dass gesundheitsgefährdender Fluglärm im Umfeld des Flughafens Düsseldorf nicht auftritt.

Ergänzend teile ich mit, dass die im o.a. Schreiben gemachten Ausführungen bzw. die in Bezug genommene Rechtsprechung zudem selbstverständlich auch die von Ihnen angesprochene Bestimmung des § 29b Abs. 1 Satz 2 LuftVG berücksichtigt. Hierzu gilt es jedoch zu beachten, dass diesem Rechtsgrundsatz nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts lediglich die Funktion einer in der fachplanerischen Abwägung zu berücksichtigenden „Gewichtungsvorgabe“ zukommt, die der (Neu-)Zulassung von Nachtflugbetrieb eine gesteigerte Rechtfertigung abverlangt (vgl. BVerwG, Urteil vom 16.03.2006 - 4 A 1075/04 -, juris, Rn. 269). Erfasst werden planerische Abwägungsentscheidungen über die Zulassung von Nachtflug, d. h. die Neuzulassung von Flughäfen oder die wesentliche Erweiterung bestehender Flughäfen, die eine erneute Gesamtabwägung der Fluglärmproblematik erforderlich machen. Der auf Grund von bestandskräftigen Planfeststellungsbeschlüssen oder luftrechtlichen Genehmigungen nach § 6 LuftVG zugelassene Nachtflugbetrieb wird dadurch jedoch nicht berührt. Die explizit von Ihnen geforderte Verschärfung der Nachtflugbeschränkungen „schnellstmöglich und unabhängig von anderen Entscheidungen“ ist folglich offenkundig ausgeschlossen. Das in der Formulierung Ihrer Forderung hinsichtlich § 29b Abs. 1 Satz 2 LuftVG unterstellte Umsetzungsdefizit besteht dem entsprechend nicht.

Schließlich bildet auch die von Ihnen als Auslöser Ihres Schreibens angeführte Bürgschaft des Landes Nordrhein-Westfalen für einen Kredit der Flughafen Düsseldorf GmbH keinen tauglichen Anknüpfungspunkt für eine Verschärfung der Nachtflugbeschränkungen. Wie in dem Schreiben des Verkehrsministeriums des Landes Nordrhein-Westfalen vom 22.10.2018 umfassend erläutert, ist der entsprechende (Teil-)Widerruf einer luftrechtlichen Genehmigung an enge rechtliche Voraussetzungen geknüpft, zu denen die Gewährung einer Bürgschaft nicht zählt.

Ich hoffe, diese nochmaligen Ausführungen können zu einem besseren Verständnis der tatsächlichen und rechtlichen Situation am Flughafen Düsseldorf beitragen.

4. Unter Nummer 4 fordern Sie, die Landesregierung solle darauf hinwirken, dass die Verlagerung von Kurzstreckenflügen auf die Schiene beschleunigt werde, damit diese „unverantwortlichen“ Flugbewegungen, die heute noch ca. 25% des Flugverkehrs des Flughafens Düsseldorf ausmachen würden, schnellstmöglich beseitigt werden könnten.

Soweit damit Angebotsmaßnahmen des Schienenpersonenfernverkehrs gemeint sind, mit denen eine Alternative zum Kurzstreckenflug angeboten werden soll, ist zunächst darauf hinzuweisen, dass das Grundgesetz in Artikel 87e den Ländern lediglich den Schienenpersonennahverkehr als Aufgabe zuweist. Der Schienenpersonenfernverkehr sowie der Erhalt und der Ausbau des Schienennetzes liegen in der Verantwortung des Bundes. Daher scheidet die Möglichkeit eines direkten Tätigwerdens des Landes in eigener Verantwortung aus.

Im Interesse der Bevölkerung und der Wirtschaft setzt sich die Landesregierung jedoch darüber hinaus gegenüber dem Bund für die Verbesserung der Anbindung Nordrhein-Westfalens an das Hochgeschwindigkeitsnetz der Deutschen Bahn AG ein. In diesem Sinne hat das Ministerium für Verkehr auch die Interessen des Landes Nordrhein-Westfalen in die Erarbeitung des Deutschlandtaktes durch den Bund eingebracht. Nach Angaben des Bundes soll der Deutschlandtakt bis 2030 umgesetzt werden.

Verbesserungen für Nordrhein-Westfalen sind u. a. die Planung der Verdichtung des heutigen Angebotes auf einen 30-Minuten-Takt im Fernverkehr auf der Achse NRW – Berlin mit sehr attraktiven Reisezeiten (43 Minuten schneller als heute). Damit erhält diese wichtige Verkehrsachse einen deutlichen Schub. Weitere geplante Verbesserungen wird es durch eine Verdichtung des Angebotes auf einen 30-Minuten-Takt auf der Strecke NRW – Hamburg über Bremen geben. Zusätzlich soll eine neue zweistündliche Sprinterverbindung über die Strecke Dortmund – Seelze geschaffen werden, mit der die Fahrzeit um 35 Minuten verkürzt werden kann. Außerdem wird es voraussichtlich einen 30-Minuten-Takt nach Mannheim und nach Frankfurt/Main geben. Die Fahrzeit aus dem

Rhein/Ruhr-Raum nach München wird sich dabei um 59 Minuten verringern.

Daneben sind auch Verbesserungen im grenzüberschreitenden Fernverkehr geplant: Von Nordrhein-Westfalen in die Niederlande wird der Zwei-studentakt zu einem Studentakt auf den Strecken Minden – Amsterdam und Köln – Amsterdam verdichtet und zum Teil beschleunigt. Für die Relation Düsseldorf – Eindhoven soll es eine neue halbstündliche Verbindung geben. Von Köln nach Belgien ist ein 30-Minuten-Takt statt des heutigen Studentakts geplant. Für die Umsetzung des Deutschlandtaktes sind allerdings sehr umfangreiche Infrastrukturausbauten erforderlich.

Bei einer Realisierung der genannten Maßnahmen ist insbesondere auf den Relationen von Nordrhein-Westfalen nach Berlin, Nürnberg, Stuttgart, München und Hamburg von einer weiteren Steigerung der Konkurrenzfähigkeit des Eisenbahnhochgeschwindigkeitsverkehrs gegenüber dem Kurzstreckenflugverkehr auszugehen.

Ich versichere Ihnen, dass das Verkehrsministerium bei allen konzeptionellen Entscheidungen alle Verkehrsträger und die sich daraus ergebende Synergien im Blick hat.

Genehmigungsrechtliche Vorgänge müssen aber auf gesetzlicher Grundlage mit der dafür gebotenen Objektivität, Transparenz und Diskriminierungsfreiheit bearbeitet werden.

Unabhängig davon sind die Auswirkungen auf die wirtschaftliche Situation vieler Unternehmen in allen Branchen durch die gegenwärtige Pandemie zu bewerten. Hier geht es in erster Linie darum, die Wirtschaft unseres Landes zu unterstützen, Arbeitsplätze zu sichern und die Transport- und Lieferketten aufrecht zu erhalten, nicht zuletzt zum Wohle der Bevölkerung.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag



Ute Kaulisch