

10.09.2019

Antrag

der Fraktion der AfD

Zukunft des Flughafens Düsseldorf und Lärmschutz für die Anwohner in Einklang bringen – Mobilitätsbedürfnisse der Bürger dauerhaft sichern – Schaffung zusätzlicher Arbeitsplätze ermöglichen

I. Ausgangslage

Der Flughafen Düsseldorf ist mit 21.600 Arbeitsplätzen direkt am Flughafen und über 56.000 weiteren Arbeitsplätzen in der Region, die von der Existenz des Flughafens abhängen, ein Jobmotor für NRW und zudem der größte Arbeitgeber der Landeshauptstadt. Im vergangenen Jahr nutzten 24,3 Mio. Fluggäste den Flughafen Düsseldorf. Er besitzt eine herausragende wirtschaftliche Bedeutung und ist für NRW das „Tor zur Welt“. In der „Catchment-Area“, dem Einzugsbereich des Flughafens (einem Umkreis von 100 km rund um den Flughafen) leben ca. 18 Mio. Menschen. Die Bruttowertschöpfung durch den Flughafen beträgt aktuell etwa 3,4 Milliarden Euro pro Jahr.¹ Der Jahresüberschuss der Flughafen Düsseldorf GmbH/FDG betrug 2018 57,7 Mio. Euro. Davon wurden 44 Mio. Euro an die Gesellschafter ausgeschüttet – 50% davon an die Landeshauptstadt Düsseldorf. Das Steueraufkommen allein der FDG (ohne Beteiligungen) betrug 2018 ca. 26,5 Mio. Euro.² Dieses Potential gilt es weiter auszubauen.

Die genehmigungsrechtliche Entwicklung des Flughafens Düsseldorf wird bis heute von dem im Jahre 1965 geschlossenen Angerlandvergleich bestimmt.³ Einem Beschluss des OVG Münster folgend, begrenzt der Vergleich weder ausdrücklich noch sinngemäß die Anzahl der Flugbewegungen, sondern beschreibt lediglich Bedingungen für die Mitnutzung der Parallelbahn.⁴ Der Reduktion des Fluglärms wird dabei durch eine klare Begrenzung der ursprünglichen Ausbauplanung sowie durch eine Festlegung von Beschränkungen für den Flugbetrieb Rechnung getragen. So darf die Nordbahn täglich nur eingeschränkt acht Betriebsstunden lang genutzt werden. Zudem ist die Nordbahn sicherheitstechnisch noch immer schlechter

¹ Vgl. <https://www.dus.com/de-de/konzern/presse/medieninformationen/basisinformationen/basisinfo-wachstumsmotor>

² Vgl. https://www.dus.com/~media/fdg/dus_com/reisende/services/downloadcenter/dus_gb_2018_deutsch_low.pdf

³ Vgl. <https://www.dus.com/de-de/konzern/presse/medieninformationen/2015/die-genehmigungsrechtliche-entwicklung-am-d%C3%BCsseldorfer-airport> sowie vgl. https://www.dus.com/~media/fdg/dus_com/konzern/unternehmen/kapazitaetserweiterung/pdfs/angerlandvergleich.pdf

⁴ Vgl. Beschluss des OVG vom 05.05.2000 (20 B 2119/99.AK)

Datum des Originals: 10.09.2019/Ausgegeben: 10.09.2019

ausgerüstet und nur auf 2700 der baulich vorhandenen 3000 m betrieblich nutzbar.⁵ Seit 1965 hat sich die Zahl der Flugbewegungen verdreifacht und die Zahl der Fluggäste verdreizehnfacht. Die heutige Bedeutung des Flughafens für den Wirtschaftsstandort NRW ist nicht mit seiner Bedeutung im Jahre 1965 vergleichbar.

Die aktuelle Betriebsgenehmigung stammt aus dem Jahre 2005.⁶ Das Verkehrsministerium genehmigte damals eine Zahl von 33 planmäßigen Landungen zwischen 22 und 23 Uhr. Zwischen 06 und 22 Uhr können im Linien- und Charterverkehr in acht der 16 Stunden je 45 (verteilt auf beide Bahnen) und in den anderen acht Stunden je 40 (nur auf der Südbahn) Starts und Landungen durchgeführt werden.

Bedingt durch die weiterhin dynamische Entwicklung des Flugverkehrs hat die Flughafen Düsseldorf Gesellschaft (FDG) am 16.02.2015 einen weiteren Antrag auf Erteilung eines Planfeststellungsbeschlusses gestellt.⁷ Dieser umfasst sowohl bauliche als auch betriebliche Maßnahmen. Zu den von der FDG beantragten baulichen Maßnahmen auf dem vorhandenen Flughafengelände gehören weitere Abstellpositionen – auch unter Berücksichtigung einer in einem gesonderten baurechtlichen Verfahren anvisierten Verlängerung des Flugsteiges C. Bezüglich der Betriebsregelung wurde folgende Änderung beantragt: In Zeiten der Zweibahnnutzung über Tage, das sind 56 Stunden pro Woche, sollen statt der aktuell 45 möglichen Flugbewegungen pro Stunde zukünftig bis zu 60 koordiniert werden können. Die kurzfristige Nutzung beider Bahnen soll – wenn erforderlich – flexibler ermöglicht werden. In weiteren 56 Tagesstunden pro Kalenderwoche von 06 bis 22 Uhr soll die Zahl der im Voraus planbaren Zeitnischen 45 Slots – bei ausschließlicher Nutzung der Südbahn – nicht übersteigen. Die Regelung für den Zeitraum von 22 bis 23 Uhr mit 33 Slots für Landungen soll unverändert bleiben. Daraus würde sich eine prognostizierte Steigerung des Flugverkehrs in Höhe von 15,4 Prozent ergeben.

Begründet wird die beantragte Erweiterung der Betriebsregelung damit, dass „die Nachfrage an das Angebot von Flugbewegungen [...] weder nach den Gesetzen des Marktes andernorts befriedigt noch dirigistisch verlagert werden könne“. Unter den Gesetzlichkeiten des Marktes sei die Nachfrage potenzieller Fluggäste am Standort Düsseldorf zu decken.⁸ Seit Jahren übersteige die Nachfrage an Slots das in der aktuellen Betriebsregelung genehmigte Slotvolumen deutlich. Die Möglichkeiten zur Verbesserung der Drehkreuz-Funktion des Düsseldorfer Flughafens sind damit stark eingeschränkt, was gleichbedeutend mit einem Wettbewerbsnachteil ist. Am 20. Februar 2017 wurde die Erörterung des Antrags abgeschlossen. Die Entscheidung obliegt seitdem und abschließend der Planfeststellungsbehörde, dem Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (MBWSV). Seit Ende des Erörterungstermins vor über zwei Jahren hat sich das Verkehrsministerium in diesem Zusammenhang nicht positioniert.

Die kleine Anfrage der AfD-Fraktion (Drucksache 17/3196) vom 16.07.2018 hat ergeben, dass die Landesregierung mit einer Bearbeitungszeit von mindestens 5 Jahren rechnet – demzufolge bis voraussichtlich 2022. Gleichzeitig steigt die Zahl der zurückgewiesenen Slots in Folge

⁵ Start- und Landebahn 05R/ 23L: ILS Kategorie CAT IIIb (Anflug möglich bei einer Landebahnsicht von bis zu 75m); Start- und Landebahn 05L/ 23R: ILS Kategorie I (Betriebsrichtung Ost) bzw. CAT IIIa (Betriebsrichtung West) (Anflug möglich bei einer Landebahnsicht von bis zu 550m bzw. 200m)

⁶ Vgl. https://www.dus.com/~media/fdg/dus_com/konzern/nachbarn/umweltauswirkungen/pdfs/betriebsgenehmigung%20des%20dusseldorfer%20flughafens.pdf

⁷ Vgl. https://www.dus.com/~media/fdg/dus_com/konzern/unternehmen/kapazitaetserweiterung/antragsunterlagen/00_antrags-_und_begleitschreiben/0001%20antragsschreiben%2016022015.pdf

⁸ Vgl. https://www.dus.com/~media/fdg/dus_com/konzern/unternehmen/kapazitaetserweiterung/antragsunterlagen/00_antrags-_und_begleitschreiben/0001%20antragsschreiben%2016022015.pdf
S.10

der begrenzten Kapazität und der Begrenzung durch die aktuelle Betriebsgenehmigung (Flugplanperiode Sommer 2017: 21.882 zurückgewiesene Slots; Flugplanperiode Sommer 2019: 33.000 Slots³). Der wirtschaftliche Schaden für das Land NRW durch die zögerliche Haltung der Landesregierung ist enorm. Zahlreiche Arbeitsplätze hätten in der verstrichenen Zeit bereits geschaffen werden können.

Von 2014 bis zum letzten Erhebungszeitraum 2016 hat sich die Zahl der Arbeitsplätze am Flughafen Düsseldorf um 1800 erhöht. Die Anzahl der Fluggäste hat sich in diesem Zeitraum um 1,66 Mio. erhöht. Eine Steigerung um eine Mio. Fluggäste hat umgerechnet folglich ca. 1.100 zusätzliche Arbeitsplätze geschaffen. Ein Arbeitsplatz am Flughafen, so eine Formel im Luftverkehr, die aus zahlreichen Arbeitsstättenerhebungen in Flughafenregionen resultiert, zieht mindestens zwei weitere in der Region nach sich. Daraus ergeben sich ca. 3300 Arbeitsplätze zusätzlich je Steigerung der Verkehrszahlen um 1 Mio. Passagiere.⁹ Nach Angaben der Deutschen Lufthansa entstehen beispielsweise allein durch nur ein stationiertes Langstreckenflugzeug ca. 480 Arbeitsplätze.¹⁰ Auch das Institut der deutschen Wirtschaft (IW) geht von der Jobmotor-Faustformel: 1 Mio. Passagiere = 1.000 Jobs (exklusive Frachtverkehr) + 2.000 Arbeitsplätze durch Gewerbeansiedlungen im Umfeld der Flughäfen aus.¹¹

Der ehemalige Präsident der IHK Düsseldorf, Prof. Dr. Ulrich L., beschrieb die Bedeutung des Flughafens wie folgt: „Für diese Wachstumsträger [...die Unternehmen in der Region...] brauchen wir die Vernetzung mit der Welt. 45% der Umsätze der hiesigen Industrieunternehmen gehen ins Ausland. Dafür müssen wir mit dem Ausland vernetzt sein. Aber auch zum Ausbau der bestehenden Geschäftsbeziehungen brauchen wir Verbindungen an andere Standorte dieser Welt. Deshalb: Ein starker Flughafen ist gut für ein starkes Düsseldorf. Ein starker Flughafen und ein starkes Düsseldorf schaffen Wachstum, schaffen damit Beschäftigung und damit schlussendlich Einkommen und sind damit Garant für eine gute Zukunft.“¹²

II. Maßnahmen zum Schutz der Bürger gegen Fluglärm

Ein wichtiges Thema bei Großflughäfen ist immer der Schutz der betroffenen Anwohner vor Fluglärm. Der erzeugte „Lärmteppich“ der eingesetzten Flugzeuge hat sich seit Unterzeichnung des Angerlandvergleichs gewaltig reduziert. Steuerungsinstrumente zur Reduzierung des Fluglärms sind zeitliche Beschränkungen und Lärmzuschläge im Rahmen der Entgeltordnung.¹³ Zur Vereinbarkeit von wirtschaftlichen Interessen und den berechtigten Interessen der Bürger ist ein weitgehender Schutz der Nachtruhe erforderlich. Das hat auch die Anhörung zum Antrag „Nächtliche Lärmbelastung am Flughafen Düsseldorf“ ergeben.¹⁴ Neben einer grundsätzlichen Kritik wurde von den Bürgerinitiativen insbesondere die Bedeutung der Nachtruhe deutlich hervorgehoben. Durch Maßnahmen des Flughafens und der Airlines – hier ist insbesondere Eurowings zu nennen – hat sich die Zahl der Flugbewegungen zwischen 23 und 6 Uhr im letzten Jahr fast halbiert. Im Rahmen der Kapazitätserweiterung sind zudem, als Steuerungsinstrument, die Lärmzuschläge anzupassen sowie zur Entlastung der Bürger die Schallschutzmaßnahmen zu intensivieren. Seit dem Jahre 2003 hat der Flughafen Düsseldorf

⁹ <https://www.dus.com/de-de/services/news/airport-weiterhin-groesste-arbeitsstaette-der-landeshauptstadt>

¹⁰ Vgl. https://www.dus.com/~media/fdg/dus_com/konzern/unternehmen/standort/pdfs/ihk-flughafen-brosch%C3%BCre.pdf?fbclid=IwAR1ISY3Jmb8wfmj-Hf-3oky3-J8jJbL73QrLG9cAApH9SxIV-TCJGPci-rQ S.11

¹¹ Vgl. <http://www.airliners.de/jobmotor-regionalflughafen/20208>

¹² Vgl. <https://www.dus.com/de-de/konzern/unternehmen/bedeutung-des-airports>

¹³ Vgl. https://www.dus.com/~media/fdg/dus_com/businesspartner/aviation/entgelte/entgeltordnung%202018.pdf

¹⁴ Vergl. Lt.-Drucksache 17/4105

zusammen mit den Fluggesellschaften rund 73,7 Millionen Euro in bauliche Schallschutzmaßnahmen investiert.¹⁵ Im Rahmen einer Kapazitätserweiterung ist darauf zu drängen, diese Schallschutzmaßnahmen deutlich zu intensivieren. Die bereits von Flughafen angekündigte Investitionssumme in Höhe von 20 Mio. Euro, im Falle einer Genehmigung des Antrags, bietet hier eine gute Grundlage. Das würde auch Schallschutzmaßnahmen für Anwohner im weiteren Umkreis ermöglichen. Dadurch wird die lange Maßnahmenliste des Flughafens zum Schutz vor Fluglärm und Luftverschmutzung fortgeführt.¹⁶

Am Flughafen London Heathrow wird ein besonderes Verfahren („Runway Alternation“¹⁷) zum Schutz der Anwohner praktiziert. Die beiden Bahnen werden dort – bei einem Wechsel um 15 Uhr – abwechselnd, jeweils ausschließlich für Starts oder Landungen, genutzt. Viele Bewohner können so immerhin den halben Tag einigermaßen Ruhe genießen. Es bietet sich an, eine mögliche Umsetzung auch am Flughafen Düsseldorf in Abstimmung mit den betroffenen Anwohnern zu evaluieren. In diesem Zusammenhang gilt es zudem zu untersuchen, ob zukünftig – wenn, bedingt durch das Abfluggewicht, erforderlich – für Starts die volle bauliche Länge der Nordbahn von 3000 m genutzt werden kann.

III. Problembeschreibung

Im Koalitionsvertrag der NRW-Koalition wird zwar auf das vorliegende Luftverkehrskonzept des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur verwiesen, diesbezügliche Initiativen der Landesregierung sind aber bisher ausgeblieben. Aus eben diesem Konzept geht die Bedeutung des Luftverkehrs hervor. Das Bundesministerium für Verkehr tritt dafür ein, dass bereits beschlossene oder in Planung befindliche Kapazitätserweiterungen an den Flughäfen Berlin, Düsseldorf und München zeitnah umgesetzt werden.“

Das starke Wachstum sowohl der Passagierzahlen als auch der Flugbewegungen von Januar bis April 2019 verdeutlicht die Dringlichkeit einer Umsetzung der Forderungen des Luftverkehrskonzepts des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur. Insgesamt erhöhte sich in den ersten vier Monaten des Jahres 2019 die Anzahl der Passagiere um 13,1 Prozent auf 7.310.240. Die Anzahl der Flugbewegungen erhöhte sich um 10,6 Prozent auf 67.572.¹⁸ In den Monaten Mai und Juni schwächte sich das Wachstum deutlich ab auf 6,3 Prozent bei der Anzahl der Passagiere und auf 6,5 Prozent bei der Anzahl der Flugbewegungen. Dieser Trend setzte sich im Juli deutlich fort. Die Anzahl der Passagiere stieg nur noch um 3,5 Prozent, die Anzahl der Flugbewegungen um 3 Prozent.¹⁹ Die 33.000 zurückgewiesenen Slots im Sommerhalbjahr 2019 wirken sich hier deutlich aus. Mögliches Wachstum und somit mögliche zusätzliche Arbeitsplätze in der Region konnten nicht realisiert werden.

Auch bei den von der Landesregierung vorgetragenen Kernpunkten anlässlich der Luftfahrtgipfel vom 05.10.2018 und vom 28.03.2019 und bei den dort vereinbarten 25 Maßnahmen ging es nicht um das geschilderte Kernproblem.²⁰ Wie die Anhörung am 03.07.2019 im Verkehrsausschuss ergeben hat, kämpfen die Fluggesellschaften seit Jahren um eine flexiblere Nutzung der beiden Start- und Landebahnen am Standort Düsseldorf, vor allem, um in der letzten Stunde vor der Nachtschließung den Anflugstau zu vermeiden. Zusätzliche Slots zwischen 22 und 23 Uhr würden, so Eurowings-Geschäftsführer Frank Bauer, Warteschleifen und

¹⁵ Vgl. <https://www.dus.com/de-de/konzern/nachbarn/umweltauswirkungen/schallschutzprogramm>

¹⁶ Vgl. <https://www.dus.com/de-de/konzern/presse/medieninformationen/basisinformationen/basisinfo-laermschutz>

¹⁷ Vgl. <https://www.heathrow.com/noise/heathrow-operations/runway-alternation>

¹⁸ Vgl. <https://www.adv.aero/wp-content/uploads/2015/11/04.2019-ADV-Monatsstatistik.pdf>

¹⁹ Vgl. <https://www.adv.aero/wp-content/uploads/2015/11/07.2019-ADV-Monatsstatistik.pdf>

²⁰ Vgl. <http://www.airliners.de/das-luftfahrtgipfel/47114>

ökonomisch sowie ökologisch unsinnige Umleitungen nach Köln verhindern. Die umgeleiteten Maschinen müssen am nächsten Morgen leer nach Düsseldorf fliegen.^{21,22}

IV. Fazit

In einer Potentialanalyse wird das für das Jahr 2030 mögliche Verkehrsaufkommen prognostiziert – unter Annahme eines engpassfreien Szenarios, ohne Begrenzung des betrieblich möglichen Verkehrsaufkommens also. Danach werden 39,9 Mio. Passagiere und 326.500 Flugbewegungen vorhergesagt. Das wäre gleichbedeutend mit der maximalen Kapazität des Flughafens, d.h. ohne Restriktionen des Flugverkehrs. Angenommen wird hierbei bereits eine Steigerung der Passagierzahl je Flug von 104 im Jahre 2014 auf 122 im Jahre 2030.²³ Mit der derzeitigen Betriebsgenehmigung wäre diese Steigerung unmöglich. Mit der neuen, aktuell beantragten Betriebsgenehmigung ließe sich das prognostizierte Wachstum ohne eine grundlegende Änderung des Angerlandvergleichs noch einige Jahre umsetzen – allerdings nicht bis 2030. Es muss im Interesse des Wirtschaftsstandorts NRW deshalb rechtzeitig gehandelt werden. Die Erfüllung der gesteigerten Mobilitätsbedürfnisse der Bürger und die damit einhergehende prognostizierte Erhöhung der Passagierzahlen kann vornehmlich nur durch eine angemessene Steigerung der Anzahl der Slots erreicht werden.

V. Der Landtag stellt fest:

1. Der Flughafen Düsseldorf hat eine herausragende Bedeutung für den Wirtschaftsstandort Nordrhein-Westfalen.
2. Nordrhein-Westfalen benötigt auch zukünftig eine an den Bedürfnissen der Bürger orientierte bedarfsgerechte, leistungsfähige Flughafeninfrastruktur.
3. Der Flughafen Düsseldorf ist ein Jobmotor für Nordrhein-Westfalen und essenziell für Unternehmen im direkten und indirekten Umfeld des Flughafens.
4. Der Luftverkehr leistet einen großen Beitrag zur individuellen Mobilität und verbindet in seiner Funktion als Logistikstandort in Nordrhein-Westfalen ansässige Unternehmen mit wichtigen Zuliefer- und Absatzmärkten in aller Welt.
5. Die aktuelle Betriebsgenehmigung wird der gestiegenen Nachfrage nach weltweiten Flugverbindungen nicht mehr gerecht.
6. Eine ausreichende Anzahl an Slots verbunden mit mehr Flexibilität während der Tageszeit kann verhindern, dass sich Verspätungen in die Nachtstunden verschleppen, reduziert wirksam die nächtlichen Lärmemissionen und sichert damit die wichtige Nachtruhe.
7. Rechts- und Planungssicherheit sind auch am Flughafen Düsseldorf von entscheidender Bedeutung. Deshalb sollte evaluiert werden, ob der Angerlandvergleich aus dem Jahre 1965 noch den Bedürfnissen von Anwohnern und Nutzern des Flughafens gerecht wird.
8. Das Bedürfnis nach Ruhe ist für alle Menschen ein hohes Gut. Die Sicherstellung der Nachtruhe hat hierbei höchste Priorität.
9. Eine Verlagerung der globalen Verkehrsströme potentieller Fluggäste im Einzugsgebiet des Flughafens Düsseldorf über andere europäische und asiatische Hubs, welche auf Wachstum ausgerichtet sind und die entsprechenden Flugverbindungen an-

²¹ Vgl. Kölner Stadt-Anzeiger vom 04.07.2019, „Ferienchaos an NRW-Flughäfen soll ausbleiben“

²² <https://www.ksta.de/wirtschaft/fluggesellschaften-ruesten-sich-so-soll-ein-ferienchaos-in-koeln-bonn-verhindert-werden-32800480>

²³ Vgl. https://www.dus.com/~media/fdg/dus_com/konzern/unternehmen/kapazitaetserweiterung/antragsunterlagen/01_prognose_des_verkehrsaufkommens_2030/01%20prognose%20verkehrsaufkommen%202030.pdf

bieten, erhöht die zurückgelegten Verkehrskilometer, was wiederum zu einer unnötigen Erhöhung des „ökologischen Fußabdrucks“ und zu einer Verlagerung von Arbeitsplätzen ins Ausland führt.

VI. Der Landtag empfiehlt der Landesregierung:

zeitnah, unter Einhaltung des Angerlandvergleichs sowie unter Voraussetzung der rechtswirksamen Feststellung der Zulässigkeit des Vorhabens, den Antrag vom 16.02.2015 auf Erlassen eines Planfeststellungsbeschlusses hinsichtlich baulicher Änderungen und einer Anpassung der Betriebsregelung am Flughafen Düsseldorf unter den folgenden Bedingungen/Auflagen zu genehmigen:

1. Zum Schutz der Anwohner werden Starts und Landungen von Flugzeugen der Lärmklassen 7 und 8 von 21 bis 7 Uhr generell untersagt.²⁴
2. Zum Schutz der Anwohner werden die Lärmzuschläge für Flugzeuge der Lärmklasse 6 spätestens mit Einführung der nächsten Entgeltordnung am 01.01.2021 in den Zeiträumen 22:00 bis 22:59, 23:00 bis 23:59 und 05:00 bis 05:59 um 50 Prozent erhöht und Starts und Landungen für Flugzeuge dieser Lärmklasse in der Zeiträume von 00:00 bis 04:59 vollständig untersagt.
3. Die Schallschutzmaßnahmen werden für unmittelbar betroffene Anwohner deutlich intensiviert. Die bereits zugesagten 20 Mio. Euro können hierbei nur ein Anfang sein.

VII. Der Landtag fordert die Landesregierung auf,

1. bedingt durch das prognostizierte weitere Wachstum des Flugverkehrs bis 2030 mittelfristig in Zusammenarbeit mit dem Flughafen Düsseldorf die Weiterentwicklung der Betriebsgenehmigung zu prüfen, die unter Beibehaltung der aktuellen Nachtflugregelung eine grundlegende Änderung des Angerlandvergleichs berücksichtigt;
2. die abwechselnde Nutzung der beiden Bahnen analog zur am Flughafen London Heathrow praktizierten Betriebsregelung zu prüfen;
3. in Zusammenarbeit mit dem Flughafen und in Abstimmung mit den Anwohnern zu prüfen, ob durch bauliche Änderungen am östlichen Ende des Flughafens eine durchgehende, also für alle Flugzeugtypen abwechselnde Nutzung beider Bahnen als reine Start- oder Landebahn ermöglicht werden kann und
4. in Zusammenarbeit mit dem Flughafen zu prüfen, inwiefern die Einnahmen aus einer zusätzlichen moderaten Erhöhung der Lärmzuschläge spätestens mit Einführung der nächsten Entgeltordnung am 01.01.2021 in den Lärmklassen 2-6 um 20 € im Zeitfenster zwischen 06:00 und 21:59 sowie um 50 € in den übrigen Zeitfenstern für weitere Lärmschutzmaßnahmen verwendet werden könnten.

Nic Vogel
Herbert Strotebeck
Christian Loose
Markus Wagner
Andreas Keith

und Fraktion

²⁴ Vgl. <https://www.dus.com/~media/fdg/dus.com/businesspartner/aviation/entgelte/entgeltordnung%202018.pdf> S.4