Wahlprogramm der Piratenpartei Kaarst zur Kommunalwahl 2014

Im Folgenden sind nur die Themen aufgeführt, die vom Wahlprogramm der Piraten aus dem Rhein-Kreis Neuss abweichen oder dieses ergänzen. Das komplette Wahlprogramm finden Sie unter: http://www.piratenpartei-kaarst.de

Fluglärm

siehe ausführliche Beschreibung ganz unten

Seniorenbeirat

Wir wollen, dass die Bürger in Kaarst demokratisch einen Seniorenbeirat wählen können, damit die Interessen der Senioren besser vertreten werden. Der in Kaarst bereits existierende Seniorenbeauftragte wurde lediglich von den Ratsparteien bestimmt und benötigt aus unserer Sicht personelle Unterstützung, um dieser wichtigen Aufgabe, Bürger, politische Gremien und andere Institutionen in allen relevanten Themen (Wohnungspolitik, Stadtentwicklung, Verkehr, Kultur- und Bildungspolitik und vieles mehr) qualifiziert zu beraten, effektiv nachkommen zu können.

Bauernmarkt in Büttgen

Als Ergänzung zu dem von der Stadt Kaarst für 2016 geplanten Supermarkt auf dem Berliner Platz in Kaarst-Büttgen, wollen kurzfristig wir einen ständigen Bauernmarkt auf dem Büttger Marktplatz installieren, der die Nahversorgung der Einwohner unter anderem mit Eiern, Geflügel, Fleisch, Fisch, Gemüse, Obst, Blumen, Pflanzen, Saft, Wein, Brot, Kuchen, Konfitüren, Pesto und Wurstwaren sicherstellt. Solche ständigen Märkte sind anderweitig äußerst erfolgreich (Viktualienmarkt in München, Naschmarkt in Wien) Frische Produkte von den Landwirten kommen direkt ohne Zwischenhändler und ohne lange Transportwege, dafür umweltfreundlich, gesund und preiswert auf den Markt. Ein Bauernmarkt würde auch Kunden außerhalb Büttgens anlocken und somit insgesamt die Attraktivität der Büttger Innenstadt – auch für Einzelhändler - stärken. Das Gelände kann an Wochenenden für Flohmärkte oder vgl. genutzt werden, so dass der Ortskern wiederbelebt wird.

Bürgerbus

Die öffentlichen Verkehrsverbindungen der einzelnen Kaarster Stadtteile sind unzureichend. Das zusätzliche Angebot eines Bürgerbusses, so wie er bereits in anderen Städten etabliert wurde, halten wir für eine hervorragende Idee, dieses Manko in der Infrastruktur zu heben und wollen daher den Bürgerbus e.V. bei der Realisierung des Vorhabens tatkräftig unterstützen.

Stadtentwicklung mit Konzept

Die Stadt Kaarst reagiert bisher nur auf Ereignisse und Anfragen anstatt mit einer mittel- und langfristigen Strategie Stadtentwicklung voranzubringen. Wir wollen gemeinsam mit allen Interessierten ein zukunftsfähiges Konzept zur Stadtentwicklung (wofür obige Themen bereits Bausteine sind) inklusive der Berücksichtigung des demographischen Wandels erarbeiten.

Sanierung, Renovierung und Instandhaltung in Kaarster Schulen

Wir wollen, dass alle Kaarster Schulen auf gesundheitsgefährdende Schadstoffe und auf bauliche Mängel untersucht werden. Nach Abschluss der Untersuchungen sind alle Schulen in erforderlichem Maße zu sanieren und zu renovieren

Ausbau von Fahrradwegen

In Zusammenarbeit mit dem AFDC möchten wir die vorhandene Infrastruktur der Radwege analysieren und dort, wo es geboten ist, entsprechend nachbessern.

Abschaffung der städtischen Elternbeiträge für Ogatas und Kitas

Als weiterer Baustein eines Stadtentwicklungskonzeptes möchten wir Elternbeiträge für Kindergärten, Kindertagesstätten und Offene Ganztagsschulen abschaffen, um unsere Stadt für Familien attraktiver zu machen und damit der Überalterung (Büttgen ist heute bereits der Stadtteil mit höchstem Altersdurchschnitt in NRW) entgegnen.

Transparenz bei der städtischen Grundstücksvergabe

Der Verkauf von städtischen Grundstücken geht uns alle etwas an. Allerdings sind die entsprechenden Sitzungen nicht öffentlich und die Ergebnisse werden nicht nach außen kommuniziert. Hier werden hinter verschlossener Tür Entscheidungen getroffen, die aus der Perspektive der handelnden Personen 100% richtig sein mögen, jedoch aus Sicht eines gesamtstädtischen Entwicklungskonzeptes anders bewertet würden.

Reduzierung der bezahlten, politischen Arbeitskreise der Stadt Kaarst

Die Arbeitskreise der Stadt Kaarst tagen nicht-öffentlich und die Bürger haben keinen Zugang zu den Arbeitsergebnissen. Wir wollen stattdessen, dass alle Sitzungen der Kaarster Gremien öffentlich abgehalten und alle Arbeitsergebnisse dokumentiert und veröffentlicht werden. Dies kann dann genau so gut in Ausschusssitzungen stattfinden, womit die Arbeitskreise an sich obsolet werden. Zwar dauern dann Sitzungen länger, jedoch ist eine Bürgeroffene Politik, bei welcher jeder Bürger unabhängig von politischen Parteien seine Meinung und Erfahrungen beitragen kann ein unerlässlicher Baustein für eine auch in Zukunft attraktive Stadt!

Ausbau des Schulbusnetzes

Wie schon mehrfach angesprochen sind die Verbindungen des ÖPNV unzureichend. Wir wollen, dass das Schulbusnetz (z.B. zwischen Kaarst und Vorst) ausgebaut und die Fahrzeiten flexibler gestaltet werden). Dies ist umso wichtiger, als Kaarst heute über unzureichende Fahrradwege, Zebrastreifen usw. verfügt, die Straßen selber immer mehr zu Transitrouten werden (teilweise. wegen mehr Bewohner, teilweise wegen der Autobahnbaustellen).

Mehr Zebrastreifen

Um die Schulwege noch sicherer zu machen, möchten wir überprüfen lassen, an welchen Verkehrspunkten die Installation weiterer Zebrastreifen Sinn machen würde und dies dann entsprechend in Auftrag geben. Während Geschwindigkeitsbegrenzungen eher ignoriert werden, da Messungen selten stattfinden und die Strafen überschaubar sind, sind Zebrastreifen ein viel größeres Hemmnis gegen schnelles Fahren, da hier Verstöße oder Personenschäden viel gravierende Auswirkungen auf den verursachenden Fahrer haben.

Veröffentlichung der Aufwandsentschädigungen der Stadträte für kommunalpolitische Aktivitäten

Die Zahl der politischen Ausschüsse und (nicht öffentlich tagenden) Arbeitskreise in Kaarst ist groß, auch im Vergleich zu anderen Kommunen. Die Aufwandsentschädigungen dafür sind festgelegt, allerdings möchten die Piraten eine zentrale hinterlegte, jährliche transparente Aufstellung über die gezahlten Summen an Aufwandsentschädigungen der einzelnen beteiligten Ausschuss- bzw. Arbeitskreismitglieder veröffentlichen.

Für öffentliche Toiletten im Kaarster Stadtpark, im Vorster Wald und am Kaarster See.

Die Attraktivität und die Frequentierung des Kaarster Stadtparks, des Vorster Waldes und des Kaarster Sees könnte durch das Aufstellen öffentlicher Toiletten gesteigert werden. Wir wollen, dass die Bürgerinnen und Bürger unsere Freizeiteinrichtungen viele Stunden genießen können. Hierzu wären Toiletten grundsätzlich notwendig.

Für die Duldung von freiem Zelten am hinteren Kaarster See und im Vorster Stadtwald.

Wir wollen Zeltplätze am hinteren Kaarster See und im Vorster Stadtwald einrichten. Bisher ist das Zelten verboten.

Für einen großen Wasser-Spielplatz im Kaarster Stadtpark.

Andere Städte machen es vor. Wir sollen unseren Kindern auch einen großen Wasserspielplatz anbieten. Darüber hinaus wollen wir alle bestehenden Spielplätze in allen Kaarster Stadtteilen auf Mängel und Verbesserungspotenzial hin untersuchen und entsprechend ausbessern.

Jedem Kind einen Platz in der gewünschten weiterführenden Schule

Wir wollen uns dafür einsetzen, dass jedes Kind, das auf eine weiterführende Schule geht, sich die Schule aussuchen können soll, auf die es gehen will.

Verkehrssicherheit verbessern auf der Hauptstraße in Driesch

Wir wollen Kollisionen auf der Hauptstraße in Driesch durch eine entsprechende Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen und Verkehrsregelungen verbessern.

Fluglärm

Einer Erweiterung der erlaubten Flugbewegungen des Düsseldorfer Flughafens stehen wir entschieden entgegen.

Der Düsseldorfer Flughafen ist ein wichtiger Dienstleister und Wirtschaftsfaktor in unserer Region. Die Bedeutung als Wirtschaftsfaktor für unsere Region darf jedoch nicht dazu führen, dass die massive Verletzung der Grundrechte der Bürger (z.B. auf körperliche Unversehrtheit) oder Umweltschäden hierfür der in Kauf zu nehmende Preis sind. Entscheidungen der zuständigen Regierungsbehörden und Regierungen dürfen sich nicht wieder allein an dem wirtschaftlichen Interesse der Düsseldorfer Flughafen Gesellschaft orientieren. Dies ist heute umso wichtiger, da die Hälfte des Flughafengewinns an einen Pensionsfonds in Kanada abfließt, welcher die Hälfte des Flughafens dem ehemals deutschen Baukonzern Höchst-Tief abgekauft hat.

In jedem Fall ist aus unserer Sicht die Belastung der Bürgerinnen und Bürger, welche zweifelsfrei durch Fluglärm und Umweltverschmutzung verursacht wird, auf ein rechtlich zulässiges und Umwelt und Mensch unschädliches Höchstmaß zurückzufahren.

Wir stehen dafür, dass Flugbewegungen und Homebase-Carriers auf NRW ausgewogen verteilt werden, damit sowohl die Bürgerinnen und Bürger, welche jetzt schon überlastet sind, entlastet werden und Flughäfen in NRW, deren Existenz gefährdet ist, eine Zukunftsperspektive bekommen.

In dem angestrebten Planfeststellungsverfahren und der damit herbeizuführenden Entscheidung müssen nicht nur die Bedingungen des Angerland-Vergleiches (1), sondern alle betreffenden nationalen und internationalen Gesetze, Verordnungen und Richtlinien berücksichtigt werden. Letztere bedürfen dabei jedoch vorher einer grundlegenden Überarbeitung, damit diese durch die Einarbeitung neuer wissenschaftlicher, ökonomischer, ökologischer und technischer Erkenntnisse die heutige Gesellschaft korrekt abbilden. Indem somit Schiefstände zwischen "Gestern" und "Heute" ausgeräumt werden, kann das Planfeststellungsverfahren und das gewonnene Ergebnis in der Bevölkerung akzeptiert werden, was heute aufgrund des "gestrigen Standes" unmöglich ist.

In vergangenen Planfeststellungsverfahren unterlagen die Erweiterungsgegner dem Flughafen, weil sie ausschließlich im Rahmen der bestehenden, **nationalen** Regelungen, Gesetze und Verordnungen argumentiert haben.

Die heutigen Planfeststellverfahren sind aber verfassungsrechtlich bedenklich. So hat die EU deswegen ein Vertragsverletzungsverfahren (2) im Mai 2013 gegen den Berliner Flughafen eingeleitet, was zwangsweise auch hier in Düsseldorf folgen wird. Hintergrund ist die mangelnde Prüfung der Umweltverträglichkeit. Dies umfasst sowohl Fluglärm als auch Abgase. Dadurch werden unseres Erachtens die bestehenden Gesetze und Verordnungen in Deutschland gekippt, welche heute die teilweise 30 Jahre alte Rechtsgrundlage bilden, die in der Vergangenheit die Flughafenausbaupläne überhaupt ermöglicht haben: das bestehende Luftverkehrsrecht zeichnet sich aus historischen Gründen durch eine Privilegierung des Luftverkehrs gegenüber dem Lärm- und Umweltschutz aus. In der Folge fehlt es bis heute an konkreten Vorgaben zum Umgang mit Fluglärm. Dieses Fehlen gesetzlicher Vorgaben geht zulasten der Lärmbetroffenen, die zu ihrem Schutz auf den Gesetzgeber angewiesen sind.

Dies wird sehr deutlich vom Sachverständigenrat Deutschlands für Umweltfragen, welcher jede Bundesregierung politisch unabhängig seit 40 Jahren in Umweltfragen berät, hat aus aktuellem Anlass in einem 300 Seiten zählenden Sondergutachten (3) festgestellt, dass es beim Flughafenausbau an einer gesamtstaatlichen Bedarfsplanung fehle, die über die Interessen von Flughafenbetreibern und Bundesländern hinaus ginge.

Wir unterstützen die in dem Sondergutachten genannten Ansätze, welche wir auszugsweise hier wiedergeben:

- Es ist eine bundesweit zuständige Institution zu schaffen, welche die Kompetenz zu einer bundesweiten Bedarfsplanung für den Luftverkehr und damit für die Flughafenstandorte erhält. Auf diese Weise kann unter anderem der Lärm regional gerechter verteilt werden.

- Hierbei ist die Planung von Flughäfen eng mit der Verkehrsplanung für die Straße und insbesondere die Schiene zu verkoppeln

- Im Planfeststellungsverfahren sind die Flugrouten verbindlich anzugeben (können jedoch ausreichend begründet späteren Erkenntnissen angepasst werden)

- Im Verfahren ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen, wobei speziell die geplanten Flugrouten mitgeprüft werden (einmalig, nicht bei jedem Verfahren)

- Die Öffentlichkeit bei der Festlegung der Flugrouten zu beteiligen

- Als Gegenpol zu der heutigen monopolistischen Entscheidungsstruktur des Bundesaufsichtsamtes für Flugsicherung bekommt das Bundesumweltamt eine verbindliche Kompetenz bei Verordnungen über Flugrouten

- Künftig werden grundsätzlich alle baulichen Erweiterungen (einschließlich der sogenannten landseitigen Baumaßnahmen) an einem Flughafen erfasst und als Gesamtplanungsszenario hinaus planungsrechtlich zusammengefasst, um zu vermieden, dass durch Maßnahmen unterhalb der Schwelle der „wesentlichen“ Änderung den Flughafen schrittweise auszubauen („Salamitaktik“)

- Im Planfeststellungsverfahrens ist das anvisierte Wachstum mit der dadurch wachsenden Lärmbelastung zu koppeln und hierzu geeignete Indikatoren zu finden, die bestimmen, bei welcher zusätzlichen Lärmbelastung ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden muss.

- Der Gesetzgeber ist gefordert, um nicht zuletzt aus verfassungsrechtlichen Gründen Immissionsgrenzwerte für Fluglärm zum Schutz der Flughafenanwohner zu normieren und um aktive Schallschutzmaßnahmen aufzuwerten. Sind die Grenzwerte bei einem Hausgrundstück durch aktive und passive Schallschutzmaßnahmen nicht bzw. nur unter Inkaufnahme unverhältnismäßiger Verkehrsbeschränkungen oder Kosten einzuhalten, sollte ein Entschädigungsanspruch bzw., wo eine weitere Nutzung des Grundstücks nicht mehr zumutbar ist, ein Übernahmeanspruch geschaffen werden (Anspruch auf Übernahme eines Grundstücks durch den Flughafenbetreiber zum Verkehrswert).

- Der Fluglärmschutz ist in das BImSchG zu integrieren.

- Der aktiven Lärmschutz ist daraus folgernd zu stärken, weil dies den Lärm nicht nur an der Quelle reduziert und damit auch alle jene Anwohner entlastet, die selbst nach neuen Regelungen keinen Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen geltend machen können, subjektiv aber massiv beeinträchtigt sind.

- Der Schutz der gesamten Nachtzeit (22 bis 6 Uhr) muss gewährleistet bleiben, um den Schutz der Nachtruhe besonders hervorzuheben. Hierbei sind die heutigen Sonderregeln für die in Düsseldorf beheimateten Carrier anzupassen: die von der Rechtsprechung vorgenommene Flexibilisierung, die zwischen „Kernnacht“ und „Randzeiten“ unterscheidet, muss vor dem Hintergrund der staatlichen Schutzpflicht für die menschliche Gesundheit aus Grundrechten eine besonders rechtfertigungsbedürftige Ausnahme bleiben, die nicht zu einer Entwertung des Schutzes der Nachtruhe während dieser Randzeiten führen darf.

- Die Differenzierung im FlugLärmG, ab der eine Lärmbelastung als unzumutbar anzusehen ist, zwischen neuen oder baulich wesentlich erweiterten Flugplätzen einerseits und bestehenden Flugplätzen andererseits sowie zwischen militärischen und zivilen Flugplätzen, ist nach einer Übergangsfrist auslaufen zu lassen.

- Die gesetzliche Regelung, die den Anspruch auf Aufwendungsersatz für passive Schallschutzmaßnahmen regelmäßig erst im sechsten Jahr nach der Ausweisung der Lärmschutzzone entstehen lässt, entfällt.

- ALLE Schwellenwerte der Lärmschutzzonen sind nach neuestens Erkenntnissen wissenschaftlich zu überprüfen. Schließlich ist der Gesetzgeber durch die in den staatlichen Schutzpflichten aus Grundrechten wurzelnde Pflicht (Dynamik der Schutzpflicht) gehalten, den Erkenntnisstand der Wissenschaft zu beobachten, zu bewerten und gegebenenfalls nachzubessern. Die Werte der Lärmschutzzonen, die den Anspruch auf Aufwendungsersatz für passiven Schallschutz begründen, beruhen auf einem zwischenzeitlich überholten Stand der Wissenschaft. Neuere Studien weisen darauf hin, dass beispielsweise Aufwachreaktionen unterhalb der Lärmpegel, wie sie im FluLärmG für neue und wesentlich erweiterte Flughäfen gelten, eintreten können. Einzelne Lärmpeaks werden in den bestehenden Gesetzen, Urteilen und Verordnungen weitgehend ignoriert, sind jedoch nach neusten Erkenntnissen unbedingt zu berücksichtigen.

- Es sind (ermessenslenkende) Vorschriften zu erlassen, wann der Fluglärm besser gebündelt (Belastung konzentriert sich ein auf kleines Gebiet) und unter welchen Voraussetzungen eine Streuung (Belastung verteilt sich) erwogen werden soll.

- ALLE Kriterien sind explizit zu benennen, die bei der Festlegung der Flugrouten eine maßgebliche Rolle spielen und Vorgaben für deren Gewichtung im Rahmen der Abwägung des BAF zu machen.

- Einzelfallfreigaben sind pauschal zu begrenzen: Eine Abweichung von durch Rechtsverordnung festgelegte Flugrouten sollte nur aus bestimmten, vom Gesetzgeber zu definierenden Gründen möglich sein (z. B. aus sicherheitstechnischen oder meteorologischen Gründen). Die heutige Praxis der Flexibilisierung der Ausnahmen ist auch bei heutiger Gesetzeslage rechtswidrig.

- Auch bestehende Flughäfen müssen ab sofort ein Planfeststellungsverfahren nach dem neuem Standard erstmals durchlaufen, wenn eine Erweiterung wesentlich auch im Sinne der sogenannten landseitigen Baumaßnahmen war und ist.

Die Piraten werden also die Anforderungen und Regelungen aus den **europäischen** - anstelle der nationalen - Verordnungen und Richtlinien, für Einwendungen im Planfeststellungsverfahren verwenden und parallel dazu die vom Sachverständigenrat der Bundesregierung vorgeschlagenen Änderungen berücksichtigen. Sollte dies im offiziellen Verfahren ebenso berücksichtigt werden, so wird unserer Meinung nach das Verfahren sowohl auf deutscher als auch europäischer Ebene gekippt. Schlimmer noch als die vergeudete Zeit ist in einem solchen Fall der massive Vertrauensverlust unserer Bürger in unsere Politik und Verwaltung, die wissend verfassungsrechtliche Bedenken ignorieren, Mensch und Umwelt wirtschaftlichen Interessen unterordnen und mit dem langen und teuren Verfahren und den folgenden Rechtsstreitigkeiten fahrlässig Steuergelder verschwenden.

Wir werden versuchen, alle Informationen, Tätigkeiten und Geschehnisse zentral zu bündeln und transparent zur Verfügung zu stellen.

Darüber hinaus werden wir uns für folgende Forderungen unabhängig von der geplanten Erweiterung der Flugkapazitäten stark machen:

- Das Nachtflugverbot muss eingehalten werden

- Die Deklaration von Passagierflügen als Frachtflüge ist unzulässig. Wir fordern entsprechende Kontrollen um die Einhaltung zu gewährleisten.

- Flugrouten müssen eingehalten werden. Deshalb setzen wir uns für verstärkte Kontrollen und Strafzahlungen für Gesellschaften ein, die von den Routen abweichen. Verstöße müssen auch innerhalb der deutschen Flugsicherung nachverfolgt werden und mit Maßnahmen Wiederholungen vermieden werden.

- Start- und Landegebühren sollen per Verordnung so weit erhöht werden, dass es für Fluggesellschaften unrentabler wird, zwischen 22 und 06 Uhr zu starten oder zu landen.

- Flugzeug-Parkgebühren sollen entsprechend angepasst werden.

- Bei mehrfacher Missachtung der Regelungen, soll ein Entzug der Start- und Landegenehmigungen erfolgen.

- In der zivilen Luftfahrt dürfen Flugzeuge generell nur Landebahnen solcher Flughäfen anfliegen, auf denen eine sichere Landung auch ohne den Einsatz von Schubumkehr gewährleistet werden kann. Entsprechend fordern wir zusätzliche Lärmgebühren für den Einsatz der Schubumkehr. Die Einführung von Lärmklassen ist ein geeignetes Instrument.

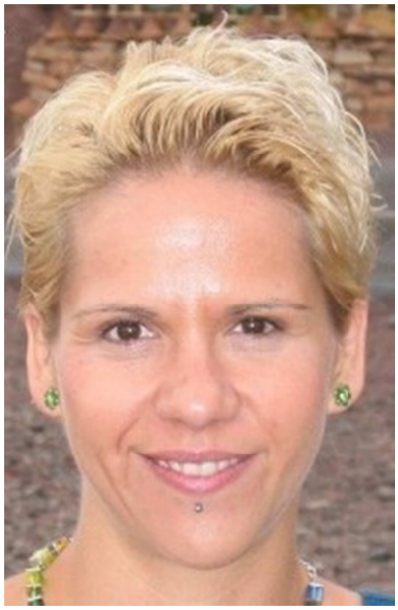
- Der Flughafenbetreiber hat Kosten für die Umsetzung von notwendigen Schallschutzmaßnahmen betreffender Haushalte zu übernehmen.

Die aus dem Planfeststellungsverfahren gewonnenen Erkenntnisse werden zu einer Neubewertung der Ist-Situation verwendet, selbst wenn es zu keiner Erhöhung der Kapazitäten kommt. Wenn es dabei zu gravierenden Anforderungen an passiven Lärmschutz, Abgasemissionen oder z.B. toxischer Neubewertung von Substanzen kommt, so ist eine Nicht-Beachtung verfassungsrechtlich bedenklich.
Sowohl Flughafen, Behörden und Politik würden sich dementsprechend strafbar machen, wenn sie den Status Quo besseren Wissens aufrechterhalten würden! Dies werden wir genau verfolgen, um zeitnah reagieren zu können.

Links:

(1) Angerland-Vergleich: http://www.flughafen-forum.de/angerlandvergleich.html
(2) Vertragsverletzungsverfahren: http://ec.europa.eu/deutschland/press/pr_releases/11426_de.htm
(3) SRU-Sondergutachten:
http://www.umweltrat.de/SharedDocs/Downloads/DE/02_Sondergutachten/2012_2016/2014_SG_Fluglaerm_HD.pdf;jsessionid=BD6A516B18F8DDBED4B69204691D201F.1_cid325?__blob=publicationFile
(3) SRU-Sondergutachten (Kurzform):
http://www.umweltrat.de/SharedDocs/Downloads/DE/02_Sondergutachten/2012_2016/2014_03_KF_Fluglaerm.pdf?__blob=publicationFile

Haben Sie Fragen? - Wir sind für Sie da!

Markus Wetzler	Sandra Pauen
	
Kontakt:	**Kontakt:**
Mail: markusvonkrella@piratenpartei-nrw.de Twitter: @markusvonkrella	Email: Lunapirat@yahoo.de Twitter: @lunapirat
Telefon: 01578-6805685	**Telefon: 0152-38703693**

Internet: www.piratenpartei-kaarst.de
Mail: info@piratenpartei-kaarst.de

V.i.S.d.P.: Patrick Schiffer, PIRATENPARTEI Deutschland
Landesverband Nordrhein-Westfalen, Postfach 103041, 44030 Dortmund