

Flughafenpolitik in NRW nachhaltig gestalten!

Positionspapier der GRÜNEN Fraktion im Landtag NRW

Nachhaltigkeit als Leitprinzip der Flughafenentwicklung in NRW

Luftverkehr ist Bestandteil der gesellschaftlichen Mobilität und der Logistik. Einerseits ermöglicht er persönliche Kontakte und wirtschaftlichen Austausch sowie Tourismus – und nicht zuletzt bietet und erhält er Arbeitsplätze. Andererseits bedeutet Luftverkehr durch Lärm und Abgase erhebliche Belastungen für Menschen und Umwelt. Fliegen ist weiterhin die klimaschädlichste Möglichkeit der Fortbewegung. Es muss endlich Schluss sein mit dem Protektionismus seitens der Politik für diesen Verkehrsträger. Die volkswirtschaftlichen Kosten für Klima und Menschen müssen sich endlich in den betriebswirtschaftlichen Kalkulationen widerspiegeln. Schon im Jahr 2000 beschloss der Landtag im Rahmen des Abschlussberichtes der Enquetekommission „Zukunft der Mobilität“, dass sich das Land NRW beim Bund und bei der EU für das Ende der steuerlichen Subventionierung und Einführung einer Kerosinsteuer einsetzen soll.

Die EU fordert über ihre Beihilfeleitlinien in einem Zehnjahreszeitraum ein Ende der Subventionierung von Fluggesellschaften. GRÜNE, Umwelt- und Verkehrsverbände sowie Initiativen fordern generelle Nachtflugverbote, Lärmobergrenzen und eine Ökologisierung bzw. Ausweitung von Luftverkehrssteuer und Emissionshandel. Das ist richtig. Wir unterstützen die Empfehlungen des Sachverständigenrates für Umweltfragen für die bessere Einbeziehung von Fluglärm in die Flughafen- und Flugroutenplanung. Zuständig dafür sind zuerst der Bund und die Europäische Union. Wir wollen dort alle Bestrebungen unterstützen, um Luftverkehr ökologischer und lärmärmer zu machen.

Doch NRW hat ebenso Verantwortung, die Weichen für nachhaltigen Luftverkehr zu stellen. Ein Schlüssel dazu ist die Flughafenpolitik und das zu neu zu erarbeitende NRW-Luftverkehrskonzept. Denn Flughäfen sind die Orte, wo Konflikte um Lärmschutz entstehen und Probleme mangelnder

wirtschaftlicher Nachhaltigkeit existieren. Die Herausforderung ist, dass es derzeit noch an rechtlichen Mechanismen fehlt, um die Flughafenentwicklung nachhaltig zu gestalten, oder die zur Verfügung stehenden Mittel nicht genutzt werden.

Die Flughafenentwicklung: (K)eine Erfolgsgeschichte

Der Luftverkehr in Deutschland und insbesondere in NRW hat seit der Liberalisierung in den 1980er- bzw. 1990er-Jahren zunächst zugenommen. Flughäfen bzw. ihre Eigentümer, oftmals Kommunen, vertrauten auf ein ewiges Wachstum. Kleinere Flughäfen in Dortmund, Paderborn/Lippstadt, Münster/Osnabrück und Weeze wollten wachsen und investierten. Der Markt entwickelte sich anders: Billigflieger und „normale“ Fluggesellschaften nähern sich in Sachen Angebot und Preis aneinander an. Der Konkurrenzdruck führt zu Rationalisierung und Konzentration. Die neuste Entwicklung: Immer größere Maschinen steuern die größeren Flughäfen an, wodurch dort weitere Lärmkonflikte drohen. Die kleinen Flughäfen hingegen schreiben Verluste, für die meist Steuerzahler*innen aufkommen müssen.

Flughafenkonzept für NRW: Ein neuer Versuch

Das Land NRW hat bei der Flughafenentwicklung nur begrenzten Einfluss. Flughäfen haben für ihre Pläne bundesrechtliche Genehmigungsansprüche, sofern alle Vorgaben erfüllt sind. Das ist ein Grund, warum das NRW-Luftverkehrskonzept 2010 aus dem Jahr 2000 überwiegend gescheitert ist. Doch vielfach wurden vorhandene Möglichkeiten auch nicht genutzt.

Es ist deshalb an der Zeit für ein besseres NRW-Flughafenkonzept. Ein neues Flughafenkonzept muss hinreichend konkret sein, um wirtschaftlichen Erfolg, Nachhaltigkeit und Reduzierung der Umweltbelastung zu erreichen. Es muss sich lösen von den Träumen weiteren Wachstums und eine realistische Flughafenentwicklung im Blick haben. In Kombination mit den Festlegungen im neuen Landesentwicklungsplan erhält ein neues Flughafenkonzept für NRW neue Einwirkungsmöglichkeiten durch die Landesregierung. Wie im Koalitionsvertrag 2012 festgelegt wird die konkrete und standortbezogene Erarbeitung des Flughafenkonzeptes für NRW erst möglich sein, wenn das lange erwartete Flughafenkonzept des Bundes vorliegt.

Nichtsdestotrotz können bereits jetzt Strategien diskutiert werden. Deshalb hat die GRÜNE Landtagsfraktion ein Gutachten bei Prof. Dr. Friedrich Thießen von der TU Chemnitz in Auftrag gegeben. Das ausführliche und qualitativ hochwertige Gutachten enthält Details und eine strategische Analyse zur Entwicklung des Luftverkehrs und der Flughafenlandschaft. Die darin enthaltenen Empfehlungen sind die Basis für die Eckpunkte einer Grünen Flughafenstrategie für NRW.

Grüne Ziele für eine nachhaltige Flughafenentwicklung in NRW

Eine nachhaltige Flughafenentwicklung hat für uns GRÜNE folgende Ziele:

- Reduzierung von Flugbewegungen

- Verringerung von Fluglärmimmissionen vor allem nachts
- Wirtschaftliche Tragfähigkeit der langfristig notwendigen Flughafenstandorte

Zur Erreichung dieser Ziele definieren wir hiermit strategische Punkte für ein Flughafenkonzept NRW. Diese Punkte haben keinen Letztanspruch auf Vollständigkeit, sondern stellen die wesentlichen Eckpunkte heraus:

Verlagerung auf die Schiene

Vor allem bei den größeren Flughäfen haben Kurzstreckenflüge einen erheblichen Anteil. Tausende Flüge von Düsseldorf nach Amsterdam oder Frankfurt könnten auf die Schiene verlagert werden. Dafür wollen wir:

- den Ausbau des Schienennetzes: Hohe Priorität im Bundesverkehrswegeplan für RRX, Münster-Lünen, Bahnknoten Köln, Bahnknoten Dortmund, Köln-Aachen/Bonn
- Gespräche mit Deutscher Bahn und Airlines zu Kooperationen (Code Sharing, Gepäckabfertigung etc.)

Kapazitätsrestriktionen

Der einzige Flughafen, dessen Nutzung auch nur in die Nähe der gesetzten Grenzen kommt, ist der Flughafen Düsseldorf. Überall sonst sind noch erhebliche Reserven vorhanden. Es gibt keine Notwendigkeiten für den Ausbau der Flughäfen. So fliegen von Düsseldorf viele Kurzstrecken- oder Charter-Urlaubsflieger, die auch attraktiv von anderen Flughäfen abgewickelt oder auf die Bahn verlagert werden könnten. Kapazitätserweiterungen in Düsseldorf und Köln/Bonn würden Nachteile sowohl für die dicht besiedelte Umgebung wie auch für die kleineren Flughäfen bedeuten:

Wir GRÜNE sprechen uns daher gegen die vom Flughafen Düsseldorf beantragte Kapazitätserweiterung im Genehmigungsverfahren aus. Sie ist insbesondere durch den Verstoß gegen den Angerlandgleich abzulehnen.

Aktuelle Kapazitätsreserven der NRW-Flughäfen sollen in die anstehenden Verfahren am Flughafen Köln/Bonn und am Flughafen Düsseldorf mit dem Ziel einbezogen werden, dort keine zusätzlichen Flugbewegungen zu generieren.

Lärmabgabe

Die Landegebühren an Flughäfen richten sich nach dem jeweiligen Gebührenrahmen. Die Wirkung lärmabhängiger Gebühren ist aber bisher sehr gering. Das Problem: Die Lärmschäden der

Bevölkerung fließen gar nicht in die Gebühren ein. Dies wäre zu ändern und von den erhöhten Ansätzen sollten die betroffenen Menschen profitieren. Wir wollen daher:

- eine Prüfung der aktuellen rechtlichen Möglichkeiten zur Einbeziehung von externen Schäden in die Gebührenberechnung und zur Ausschüttung an umliegende Bevölkerung und Kommunen abhängig von der Betroffenheit (Lärmabgabe).
- in dem Fall, dass dies derzeit nicht möglich sein sollte, einen Einsatz auf Bundesebene zur Änderung der entsprechenden Vorschriften.

Nachtrandzeiten und Nachtflug

Im Sinne des Lärmschutzes beginnt die Nacht um 22 Uhr und endet um 6 Uhr. Nur am Flughafen Köln/Bonn findet ein nennenswerter Nachtflug statt. Doch die Nachtrandzeiten sind immer wieder Gegenstand von Konflikten. Hier werden wegen Verspätungen oder Umläufen immer wieder Aufweichungen gefordert. Das auch im Gutachten von Prof. Dr. Thießen herausgearbeitete Problem liegt darin, dass Landungen und Starts (bis zu einem gewissen Level) entweder komplett erlaubt oder komplett verboten sind. Statt starrer Regelungen wären hier hohe Gebühren, die regelmäßige Flugbewegungen ausschließen, anzustreben. Daneben sollte eine unverrückbare Kernruhezeit von 0 bis 5 Uhr gelten. Diese Forderung betrifft vor allem den Flughafen Köln/Bonn. Der Passagiernachtflug ist lediglich das Resultat betriebswirtschaftlicher Optimierung der Fluggesellschaften ohne nennenswerte Wertschöpfung. Ebenso zeigt das Gutachten, dass der Frachtflug in der Nacht volkswirtschaftlich gesehen nicht notwendig ist. Wir unterstützen daher:

- eine Initiative für besonders hohe Lärmabgaben in Nachtrandzeiten (s.o.) statt starrer Regelungen, sowohl für Fracht- wie auch für Passagierflug.
- Bundes- und europaweite Initiativen für allgemeine Nachtflugverbote und eine erneute Initiative zur Rücknahme der Nachtfluggenehmigung am Flughafen Köln/Bonn (zeitlich getrennt nach Passagier- und Frachtflug)

Kooperationen fördern

Die großen zentral gelegenen Flughäfen mit den hohen Lärmkonflikten und die in wirtschaftlichen Schwierigkeiten befindlichen kleineren Flughäfen sind nach wie vor als Einzelkämpfer und Konkurrenten unterwegs. Das ist umso unverständlicher als dass die Eigentümerin zu großen Teilen die öffentliche Hand ist. Im Hinblick auf Angebote sollten Kooperationen verstärkt angestrebt werden. Wir plädieren daher für:

- eine Initiative der Landesregierung zur Abstimmung der strategischen Flughafenentwicklung zwischen den Flughäfen und
- die Prüfung gesellschaftsrechtlicher Verbindung zwischen den Flughäfen im Sinne interkommunaler Kooperationen.

Wirtschaftliche Perspektiven schaffen

Die Zeiten des Wachstums der Flughäfen sind durch die strukturellen Brüche im Luftverkehrsmarkt vorbei. Vor allem die kleineren Flughäfen stehen in ihrer Existenz infrage. Mit den oben genannten Maßnahmen wird für sie eine neue Perspektive, aber keine Existenzgarantie formuliert. Es ist notwendig, dass die Eigentümer der kleineren Flughäfen tragfähige Konzepte entwickeln. Ein weiteres Anhäufen von Defiziten darf es nicht geben. Daher plädieren wir:

- dafür, dass es weiterhin keine Zuschüsse des Landes für Flughäfen gibt.
- für eine Prüfung der Formulierung von Auflagen für die Kommunalaufsicht bei dauerhaft defizitären Flughäfen in kommunalem Eigentum.
- für die Ablehnung aller nach den EU-Beihilfeleitlinien denkbaren Ausnahmen für die weitere indirekte Subvention von Fluggesellschaften durch defizitäre Flughäfen.

Landseitige Infrastruktur verbessern

Regionale Kooperationen und eine Verlagerung von Zubringerflügen auf die Schiene sind nur bei guter landseitiger Anbindung möglich. Die großen Flughäfen sind bereits gut angeschlossen. Die regionalen Flughäfen hingegen verfügen teilweise über untaugliche landseitige Anbindungen. Auf der anderen Seite kann vom Staat auch nicht erwartet werden, dass er in Infrastruktur investiert, wenn nicht klar ist, ob sie dauerhaft benötigt wird. Wir wollen daher:

Verbesserungen der landseitigen Anbindung vor allem mit ÖPNV der kleinen Flughäfen, die langfristig gesichert erscheinen, auf Basis von Kooperationskonzepten mit anderen Flughäfen und Übereinkünften zur Kostenbeteiligung.

Nachhaltige Perspektive für die Flughafenentwicklung NRW

Die Verlagerung von Flugverkehr auf die Schiene und die Verteuerung der Flüge durch Einbeziehung externer Lärmkosten sollen die nicht notwendigen und volkswirtschaftlich schädlichen Flüge reduzieren. Dies wird Einschränkungen für alle Flughäfen bedeuten. An den großen Flughäfen sollen die hochwertigen und für den Standort NRW wichtigen Verbindungen Priorität haben. Preissensible Flüge würden ggf. nicht mehr oder an anderen, eventuell kleineren Flughäfen stattfinden. Wenn dies zu einer langfristigen Existenzberechtigung kleinerer Flughäfen führt, wären diese durch verbesserte landseitige Anbindung zu stärken. Wenn ein Airport trotzdem weiter defizitär arbeitet und sich keine wirtschaftlich tragfähige Perspektive abzeichnet, wären letztlich Schließungen oder Abstufungen notwendig. Mit diesen Vorschlägen bieten wir GRÜNEN Perspektiven für eine ökonomisch und ökologisch nachhaltige Flughafenentwicklung in NRW.