

Stellungnahme zur

Öffentlichen Anhörung des Ausschusses für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landtags Nordrhein-Westfalen am 31.5.2016

„NRW braucht ein Landesluftverkehrskonzept“.

Antrag der Fraktion der Piraten. Drucks. 16/9584.

„Stillstand in der Luftverkehrspolitik beenden.

**Luftverkehrskonzeption 2010 endlich fortschreiben“**

Antrag der Fraktion der FDP. Drucks. 16/9599.

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V.  
Am Köllnischen Park 1  
10179 Berlin

in Zusammenarbeit mit dem  
BUND Landesverband Nordrhein-Westfalen  
Merowinger Straße 88  
40225 Düsseldorf

---

## Vorbemerkung

Der BUND bedankt sich für die Gelegenheit zur Stellungnahme. Die Erarbeitung des in der NRW-Koalitionsvereinbarung versprochenen Luftverkehrskonzepts noch in dieser Legislatur ist eine Chance für die Entwicklung einer effizienteren und damit wettbewerbsfähigeren Verkehrsinfrastruktur und für das Erreichen von Lärminderungs- und Klimaschutzzielen in NRW. Mit seinem „NRW-Luftverkehrskonzept. Eckpunkte für einen zukunftsfähigen und umweltverträglichen Luftverkehr in Nordrhein-Westfalen“ hat der BUND bereits im August 2015 Maßnahmenvorschläge für ein solches Luftverkehrskonzept der Öffentlichkeit vorgestellt (vgl. [http://www.bund-nrw.de/fileadmin/bundgruppen/bcmlsvnrw/PDF\\_Dateien/Themen\\_und\\_Projekte/Verkehrspolitik/2015\\_08\\_21\\_Luftverkehrskonzept\\_NRW\\_final.pdf](http://www.bund-nrw.de/fileadmin/bundgruppen/bcmlsvnrw/PDF_Dateien/Themen_und_Projekte/Verkehrspolitik/2015_08_21_Luftverkehrskonzept_NRW_final.pdf)). Im Folgenden werden einige dieser Vorschläge zusammengefasst.

Der Zeitpunkt für die Erarbeitung eines NRW-Luftverkehrskonzepts ist günstig. Der Schlussbericht und die Einzelberichte der Gutachter der „Grundlagenermittlung für das Luftverkehrskonzept der Bundesregierung“ liegen zu vier Arbeitspaketen in ihrer Endfassung vor und können im Hinblick auf die in Nordrhein-Westfalen besonders interessierenden Aspekte ausgewertet werden.<sup>1</sup> Auch wenn das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, BMVI, mit Schreiben an die Mitglieder des Arbeitskreises vom 7.3.2016 betont, dass „die dort enthaltenen Aussagen die Ansichten des externen Gutachters widerspiegeln und nicht das von der Bundesregierung zu erarbeitende Luftverkehrskonzept vorwegnehmen“ stellen sie wesentliche Grundlagen auch für ein NRW-Luftverkehrskonzept bereit. Erkennbar sind aber heute schon die Lücken des künftigen nationalen Luftverkehrskonzepts: Aussagen zur Flughafenstruktur wurden leider nicht zum Gegenstand des Gutachterauftrags gemacht und die Regionalflughäfen wurden von Bundesminister Dobrindt aus den Beratungen ausgeschlossen. Ebenso hat der Bundesverkehrsminister betont, dass Umweltthemen, insbesondere Lärm- und Klimaschutz kein Schwerpunkt des Bundeskonzepts sein werden. Das waren wesentliche Gründe dafür, dass ein bundesweites NGO-Bündnis aus Umwelt-, Lärmschutz- und Entwicklungsorganisationen 2015 ein eigenes Luftverkehrskonzept vorgelegt hat (vgl. [http://www.bund.net/themen\\_und\\_projekte/mobilitaet/luftverkehr/luftverkehrskonzept/](http://www.bund.net/themen_und_projekte/mobilitaet/luftverkehr/luftverkehrskonzept/)).

Die Landesregierung sollte unverzüglich mit den Arbeiten am eigenen Luftverkehrskonzept beginnen. Zuletzt kündigte Minister Dobrindt am 11. Mai 2016 auf einer Veranstaltung des CDU/CSU-Fraktion zum Luftverkehrskonzept an, das Luftverkehrskonzept des Bundes werde „im Sommer 2016“ der Öffentlichkeit vorgestellt.

### **1. Was sind Ihrer Meinung nach zurzeit die bestimmenden Trends im Luftverkehr?**

Die relevanten Trends sind in dem Gutachten zur von DIW Econ u.a. zur „Grundlagenermittlung für ein Luftverkehrskonzept der Bundesregierung. Schlussbericht“ (S. 23 ff.) und noch detaillierter im Zwischenbericht „Arbeitspaket 1: Markt- und Wettbewerbsanalyse“ (vom 12. 10. 2015) beschrieben. Die Tabelle 2-1 im Schlussbericht gibt einen Überblick.

Drei Punkte sind zu dieser Darstellung der Trends hinzuzufügen:

(1.) Die Reaktion auf die zunehmende Konkurrenz der Billigflieger sollte nicht vermehrtes Lohn- und Sozialdumping sein:

Die Reaktion der Lufthansa auf den zunehmenden Wettbewerbsdruck, der sowohl durch Low-Cost-Carrier mit ihren Strategien des Lohn- und Sozialdumpings als auch durch – häufig staatlich subventionierte – Netzwerkgesellschaften ausgeübt wird ist führt letztlich zu einer Ausweitung des Low-Cost-

---

<sup>1</sup> Vgl. DIW Econ u.a.: Grundlagenermittlung für ein Luftverkehrskonzept der Bundesregierung. Schlussbericht. Berlin u.a. November 2015. Vgl. auch die Endfassungen der Zwischenberichte z.B. zu Arbeitspaket 1: Markt- und Wettbewerbsanalyse (vom 12. 10. 2015).



Luftverkehrs bis 2050 auf 22% ansteigen wird. Die Umweltverbände bezweifeln, dass der derzeit verhandelte Kompensationsansatz überhaupt zu einer realen Absenkung der CO<sub>2</sub>-Emissionen führt. Um überhaupt eine Reduktionswirkung zu erreichen müssten diese Kompensationsprojekte zusätzlich sein, permanent sein (die CO<sub>2</sub>-Emissionen sind 100 Jahre in der Atmosphäre wirksam) und Doppelzählungen vermeiden. Schon bei bisherigen Kompensationsprojekten im Rahmen des Clean Development Mechanism (CDM) sind diese Anforderungen nicht erfüllt. Wie die International Civil Aviation Organization (ICAO) hier bessere Kriterien beschließen und durchsetzen und bei einer viel größer werdenden Zahl von Projekten deren Einhaltung kontrollieren will, ist kaum vorstellbar. Daher plädieren die NGO für eine globale Klimaabgabe ab 2020 zunächst auf CO<sub>2</sub> und ab 2025 auch auf Non CO<sub>2</sub>-Emissionen (vgl. das NGO-Luftverkehrskonzept, S. 30 ff.).

**2. Welche Auswirkungen haben die Entwicklungen im Luftverkehrsmarkt auf die Flughafenstruktur global und national? Zugleich Antwort auf Frage 4: Welche Probleme, Herausforderungen und Perspektiven sehen Sie speziell für größere Verkehrsflughäfen?**

Unter Frage 1 wurden bereits einige Punkte beantwortet. Leider wird das bundesweite Luftverkehrskonzept vermutlich keine Überlegungen über ein Flughafenkonzept enthalten, mit Vorschlägen für eine sinnvolle Arbeitsteilung der großen Flughäfen in Deutschland und der Notwendigkeit des Subventionsabbaus bei den Regionalflughäfen. Acht Flughäfen in Deutschland wickeln derzeit bereits über 90% des Flugverkehrs in Deutschland ab. 28 Flughäfen gelten aber als internationale Flughäfen und Regionalflughäfen.

Die Nachbarschaft der NRW-Flughäfen zu Benelux-Ländern bewirkt eine starke Konkurrenzsituation mit der Gefahr einer ruinösen Konkurrenz. Neben Hubflughäfen wie Amsterdam sind hier noch die Flughäfen Brüssel sowie Maastricht, Rotterdam, Eindhoven, Antwerpen, Lüttich zu nennen.

Die in den letzten Jahren im Nahen Osten entstandenen großen Flughäfen mit Drehkreuzfunktion - Dubai, Doha und Abu Dhabi - und der im Bau befindliche Flughafen Istanbul werden unvermeidlich Verkehre auch von den beiden deutschen Drehkreuzen abziehen. Die Airlines aus Nahen Osten dringen gezielt in den deutschen Markt ein und erhöhen durch Kooperation mit Flughäfen und durch eigentumsrechtliche Verflechtung mit Airlines (insbesondere Air Berlin) den Druck. Die vermehrte Nutzung der Drehkreuzflughäfen im Nahen Osten von deutschen Flughäfen, z.B. für Fernostflüge, obwohl es gute Fernostverbindungen über Frankfurt/Main und auch die Möglichkeit der Einrichtung von Direktflügen z.B. von Düsseldorf gäbe ist fragwürdig. Hier wird den idR staatlich subventionierten Carriern aus Nahost das Eindringen in den deutschen Markt erleichtert und Verdrängungs- und Dumpingwettbewerbe verstärkt.

Abbildung 2 zeigt die aktuelle Flughafenstruktur und die Entwicklung der Flüge und Fluggäste in den letzten fünf Jahren. Im Fall drohender, echter Überlastung bieten, wie internationale Beispiele zeigen, Kooperationen mit benachbarten Flughäfen eine gute Lösung unter den folgenden Bedingungen:

- eine Arbeitsteilung beim Flugangebot ist möglich
- ein guter Schienenanschluss ist vorhanden
- klare Umweltvorteile können erreicht werden (insbesondere beim Lärmschutz).

Eine echte Überlastungssituation liegt in Düsseldorf nicht vor, weil das Potenzial der Verlagerung auf die Schiene nicht ansatzweise ausgeschöpft ist (vgl. die Antwort auf Frage 14).

Angestrebt werden sollte eine stärkere Kooperation mit dem Flughafen Köln/Bonn, wenn z.B. am Flughafen Köln/Bonn im Gegenzug Verbesserungen beim Lärmschutz insbes. in der Nacht vereinbart werden. Nicht dagegen mit abgelegenen Standorten wie dem „Flughafen Niederrhein“ bzw. „Airport Weeze“ zu dem es weder einen Schienen- noch eine Linienbusanbindung gibt. Der Versuch der Verlagerung von

Flügen auf Satellitenflughäfen ist schon vor Jahrzehnten gescheitert (vgl. Frankfurt/Main nach „Frankfurt-Hahn“ oder von Düsseldorf nach Mönchengladbach). Weeze wäre nur ein weiteres Beispiel für die Nutzung eines entlegenen und schlecht angeschlossenen Standortes mit schwachem Lokalaufkommen.

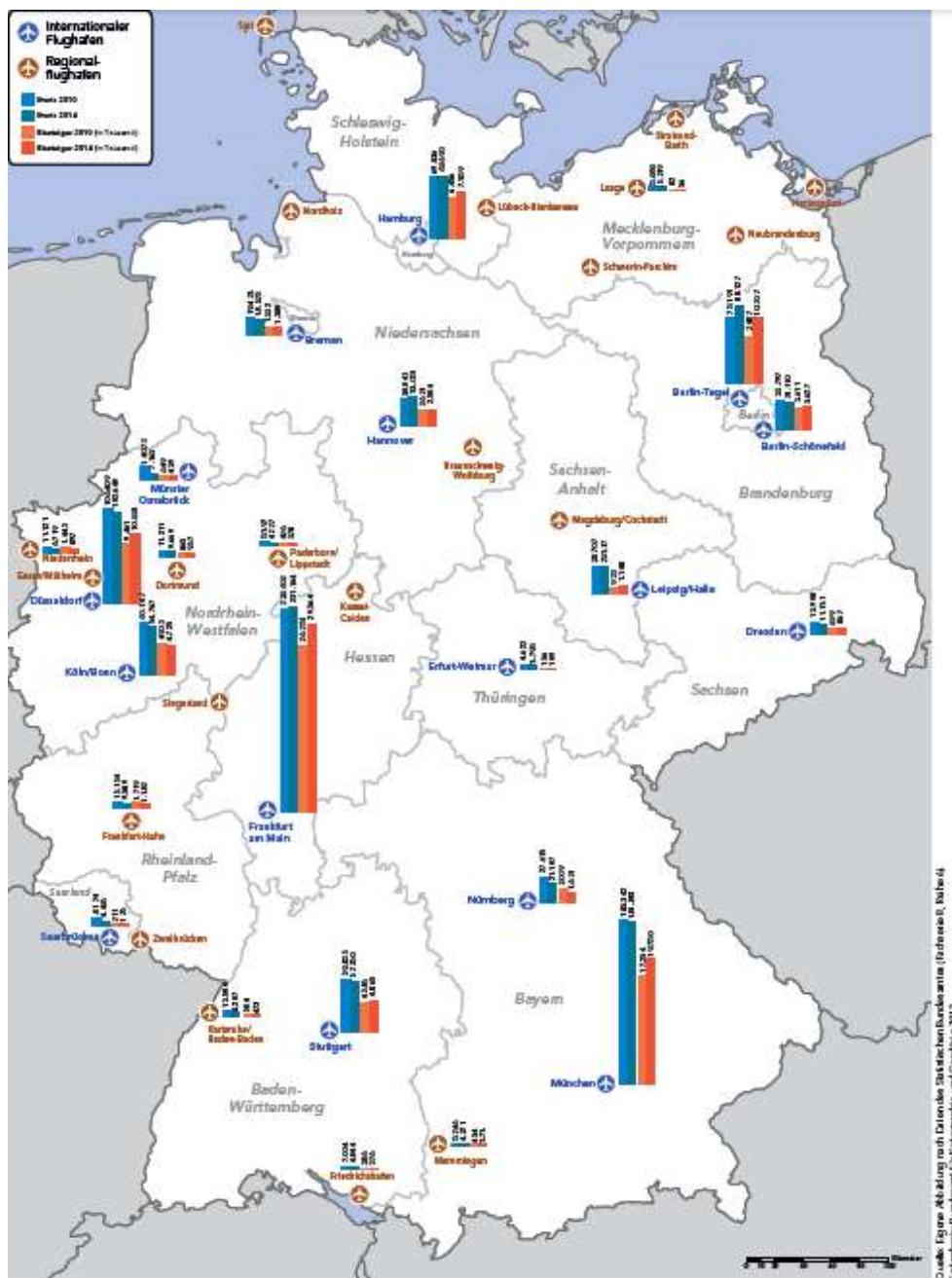


Abbildung 2: Entwicklung der Fluggäste und Flugbewegungen an Flughäfen in Deutschland.  
 Aus: BUND Hrsg. NGO-Luftverkehrskonzept, Berlin Juli 2015,S.27

Bei den großen Flughäfen in NRW zeigt sich nur in Düsseldorf ein mit den Flughäfen in Frankfurt/Main und München vergleichbarer Trend der Zunahme von Passagieren bei abnehmenden Flugbewegungen. Die Auslastung des Flughafens Düsseldorf ist mit derzeit 106 Fluggästen pro Flug im Durchschnitt ähnlich hoch wie die des Drehkreuzflughafens München. Am Flughafen Köln/Bonn liegt sie dagegen nur bei 86, am Flughafen Münster/Osnabrück sogar nur bei 60 pro Flugbewegung. An Flughäfen, die fast ausschließlich von Billigfliegern angefliegen werden, liegt sie dagegen höher (Niederrhein 134, Dortmund 101, Paderborn 90 im Jahre 2014). Allerdings gibt es einen Trend der Billigflieger von den kleineren Flug-

häfen mit schlechter Anbindung und/oder kleinem Einzugsgebiet abzuwandern an Flughäfen mit großem Einzugsgebiet und guter Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr und Schienenfernverkehr.

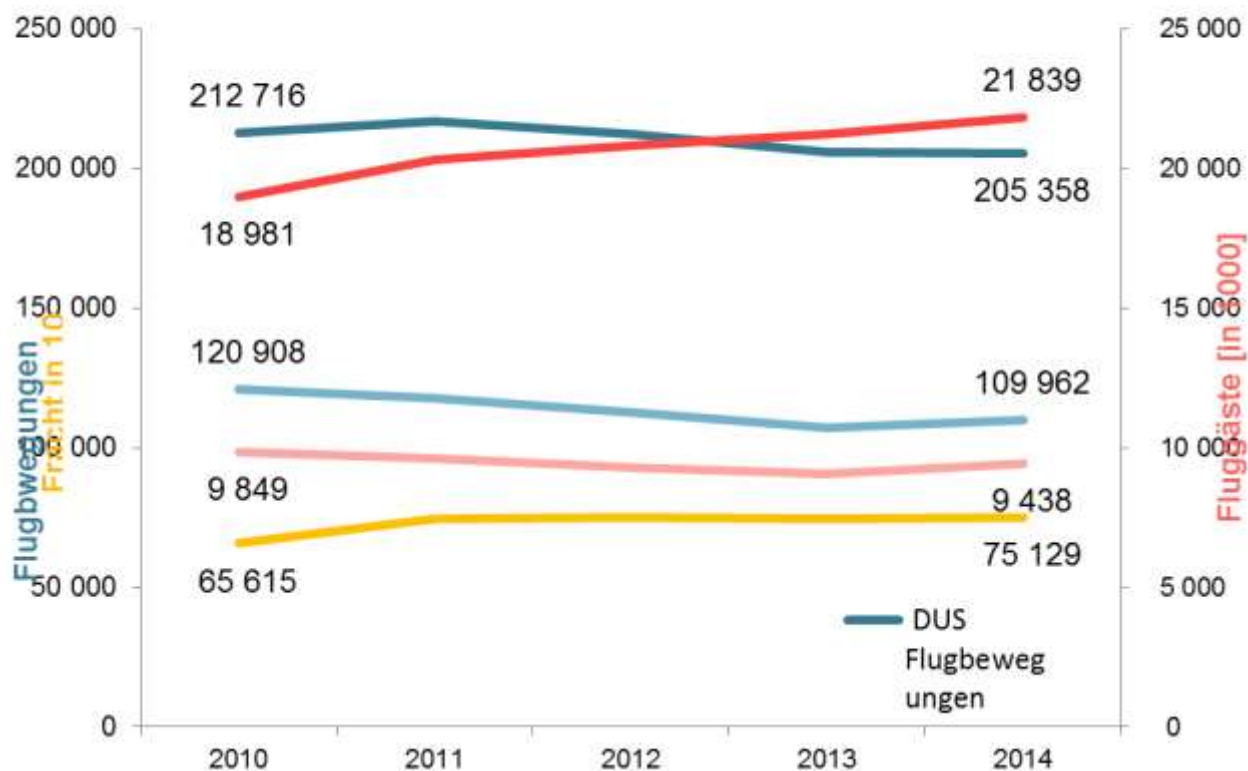


Diagramm 1: Fluggastaufkommen und Flugbewegungen an den Flughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn 2010-2014. (Aus BUND: NRW-Luftverkehrskonzept, S. 10)

### 3. Welche Probleme, Herausforderungen und Perspektiven sehen Sie speziell für kleinere Verkehrsflughäfen?

Die vier Regionalflughäfen in Nordrhein-Westfalen mit Passagierzahlen unter fünf Millionen zeigten in den letzten zehn Jahren deutliche Rückgänge an Passagieren und Flugbewegungen. Nur der Flughafen Weeze-Laarbruch hatte 2015 mehr Passagiere als 2005. Auch hier sind die Passagierzahlen aber seit 2009 stark rückläufig.

Anhaltend hoch sind dagegen die Subventionen der Regionalflughäfen – der Flughafen Münster/Osnabrück ist faktisch ebenfalls als Regionalflughafen anzusehen.

Flughafen	Jahresergebnis in Mio. Euro				Jahresergebnis in Mio. Euro (abzgl. Verlustübernahme und Betriebskostenzuschüsse)			
	2010	2011	2012	2013	2010	2011	2012	2013
Dortmund	0	0	0	0	-19,777	-19,492	-18,499	-18,103
Niederrhein-Weeze	0,034	0,367	0,312	-18,203	0,034	0,367	0,312	-18,203

Paderborn/Lippstadt	-0,392	-1,451	-0,111	-0,67	-0,392	-1,451	-1,361	-1,92
Siegerland	n.V.	n.V.	0	-0,086	n.V.	n.V.	-1,089	-1,236
Summe NRW	-0,358	-1,084	0,201	-18,959	-20,135	-20,576	-20,637	-39,462
Summe DEU	-20,703	-27,492	-21,156	-44,374	-55,253	-64,013	-64,439	-79,277
Anteil NRW an DEU	1,7%	3,9%	-1,0%	42,7%	36,4%	32,1%	32,0%	49,8%

Tabelle 1: Wirtschaftlichkeit von Regionalflughäfen in NRW, Jahresergebnisse 2010 bis 2013.

Quelle BUND: NRW-Luftverkehrskonzept, S. 17

Nach den EU-Behilfeleitlinien des Jahres 2014 - „Leitlinie für staatliche Beihilfen für Flughäfen und Luftverkehrsgesellschaften“ - müssen die betrieblichen Beihilfen in den nächsten 10 Jahren, also bis 2024 auf null reduziert werden. Die ab 2014 erfolgte buchhalterische Verminderung der Beihilfen am Flughafen Niederrhein-Weeze wurde allerdings mit verdeckten Subventionen erkaufte: Einem Verkauf des Grundstücks weit unter Preis und dem Verzicht des Kreis Kleve auf Forderungen, um nur zwei zu nennen.

Der Grund für die Entstehung von Defiziten bei den Regionalflughäfen liegt, wie das folgende Diagramm zeigt, darin, dass hohe Kosten pro Passagier anfallen (am Flughafen Düsseldorf sind es 10 Euro, an den anderen NRW-Flughäfen 20 Euro und mehr), die aber nicht über realistisch kalkulierte Flughafenentgelte an die Fluggäste weitergegeben werden und nicht die notwendigen Einnahmen für den Flughafen generiert werden (Nachweise dazu vgl. BUND: NRW-Luftverkehrskonzept, S. 11 f.).

Der Dortmunder Flughafen hat seit 2004 über 250 Millionen an Defizit angehäuft, das von seinen Eigentümern, den Dortmunder Stadtwerken (74%-Eigentümer) und der Stadt Dortmund (26%) übernommen wurde.

Stark steigend sind die Defizite des Flughafens Münster/Osnabrück. 2013 und 2014 fielen über 10 Millionen Euro Betriebsverluste an, die von den Eigentümern - Stadtwerke Münster, Kreis Steinfurt, Stadt Osnabrück, Stadt Greven, Landkreis Osnabrück und Kreis Warendorf ausgeglichen werden mussten.

Um das Thema der Subventionierung der Flughafen Niederrhein GmbH noch zu vertiefen: Laut o.a. Tabelle konnte der Flughafen seine ausgewiesenen Defizite 2014 reduzieren. Das hängt allerdings mit zahlreichen verdeckten Subventionen zusammen, die gewährt wurden. Die früheren Eigentümer, der Kreis Kleve und die Gemeinde Weeze begünstigten den privaten Investor, die van der Lande-Gruppe aus den Niederlanden auf verdeckten Wegen, die gleichwohl beihilferelevant sind. Diese betrafen insbesondere den Kaufpreis für das 6,2 Millionen Quadratmeter große Gelände, das mit Hinweis auf eine „kommunale Interessenlage“ vom Bundesfinanzministerium weit unter Wert erworben wurde, gleichwohl unverzüglich an das Investorenkonsortium und ohne Ausschreibung weitergereicht wurde. Einen mehr als doppelt so hohen Wert des Grundstücks konnten diese Investoren dann als Sacheinlage anstelle der vereinbarten Bareinlage anrechnen lassen. Auf die Rückzahlung einer Darlehenstranche zur Zwischenfinanzierung für den Investor verzichtete der Kreis Kleve vollständig, auf andere erließ er die Zinsen, streckte Kredite, tolerierte die Schönung der Jahresabschlüsse, was letztlich den Vorwurf einer Insolvenzverschleppung bedeuten kann. Der „Airport Weeze“ ist somit nicht tatsächlich privat finanziert und nicht frei von Defiziten. Die folgende Übersicht zeigt, dass seit 2011 über 70 Millionen Euro an verdeckten Subventionen geflossen sind:

Hilfen für das Investorenkonsortium Flugh. Niederrhein	In Mio. Euro
2.1 Verkauf der FN in 2001 an den Investor unter Aufrechnung von Darlehen und nicht bezahlten Rechnungen	1,500
2.2 Keine Ausschreibung des Verkaufs der Liegenschaft und Einflussversuche auf den Kaufpreis von politischer Seite auf das Berechnungsverfahren	n.n.
2.3 Differenz zum Gutachterwert der Liegenschaft Laarbruch nach Verkauf an den Investor unter Wert	16,200
2.4 Nichteinhaltung der vermutlich vertraglich vereinbarten Eigenkapitalquote, Zinsvorteile des Investors	n.n.
2.5 Finanzierung 66,67% des Kaufpreises der Liegenschaft Laarbruch, zinsfrei für den Investor	1,725
2.6 Nachlass eines Teildarlehens durch Jobklausel und Stundung des Restdarlehens bis 31.12.2016	3,835 n.n.
2.7 mögliche Umsatzsteuerorganschaft zu Gunsten der Investoren	4,000
2.8 Stundung von Zinsen zwischen 2004 und 2010	7,700
2.9 Erzielung von Gewinnen allein durch Grundstücksverkäufe, verdecken von Dauerverlusten	n.n.
2.10 Zins-Anteilstausch, Ersparnis der Zinsen zwischen 2011 und 2014	5,500
2.11 Kauf von möglicherweise auch belasteten Flächen durch den Kreis Kleve (Flächen wie unter 2.9), eigentlich aber eine Rettungsaktion für die FN	3,600
Zwischensumme	44,060
4 Darlehen an die FN über die EEL vom Kreis Kleve und der Gemeinde Weeze	26,835
Vorteile für den Investor insgesamt bisher	70,895

Tabelle 2: Verdeckte Subventionen Flughafen Niederrhein. Aus: Johannes Kleinschnittger: Euregionales Zentrum für Luftverkehr, Logistik und Gewerbe (EUZLLG) – Jobmaschine oder Subventionsgrab?, Mai 2015

#### **4. Welche Probleme, Herausforderungen und Perspektiven sehen Sie speziell für größere Verkehrsflughäfen?**

Die Frage wurde oben bereits unter Frage 2 beantwortet.



## 5. Wie bewerten Sie die derzeitige Flughafenlandschaft in NRW und ihre Entwicklung?

Für die Positionierung der NRW-Flughäfen innerhalb Deutschlands müssten die NRW-Luftverkehrskonzeption Strategien entwickeln und in das bundesweite Konzept einbringen. Wie dargelegt, wird auf Bundesebene auf die Erarbeitung eines Flughafenkonzepts im Rahmen des nationalen Luftverkehrskonzepts verzichtet. Im Rahmen eines NRW-Flughafensystems sollten auch die o.a. Überlegungen der Ausbildung eines sekundären Hubs mit Hilfe der – kooperierenden – Flughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn diskutiert werden.

Innerhalb der Flughafenlandschaft gibt es bereits einen deutlichen Trend der Verlagerung von Flügen auf den Flughafen Düsseldorf. Dieser ist seit 2010 deutlich zu Lasten der anderen Flughäfen (Köln/Bonn, Flughafen Niederrhein, Münster/Osnabrück, Paderborn) gewachsen auf einen Anteil von 59% des Fluggastaufkommens der NRW-Flughäfen. Es gibt kein Flughafensystem, sondern ein Wildwuchs, der auch zur Kannibalisierung der Flughäfen untereinander führt. Neben den beiden großen und internationalen Verkehrsflughäfen in Nordrhein-Westfalen gibt es die Regionalflughäfen Dortmund, Münster/Osnabrück, Niederrhein-Weeze und Paderborn/Lippstadt. Auf den Verkehrslandeplätze Essen/Mülheim, Mönchengladbach und Siegerland gibt es dagegen keinen Linienflugverkehr. Hinzu kommen noch acht Schwerpunktländepätzen für den Geschäftsreiseverkehr: Aachen-Merzbrück, Bonn-Hangelar, Arnsberg-Menden, Porta Westfalica, Bielefeld, Stadtlohn-Vreden, Marl-Loemühle und Dinslaken-Schwarze Heide.

Die Trends der letzten fünf Jahre bei den Passagierzahlen und die Größenordnungen zeigt Diagramm 2:

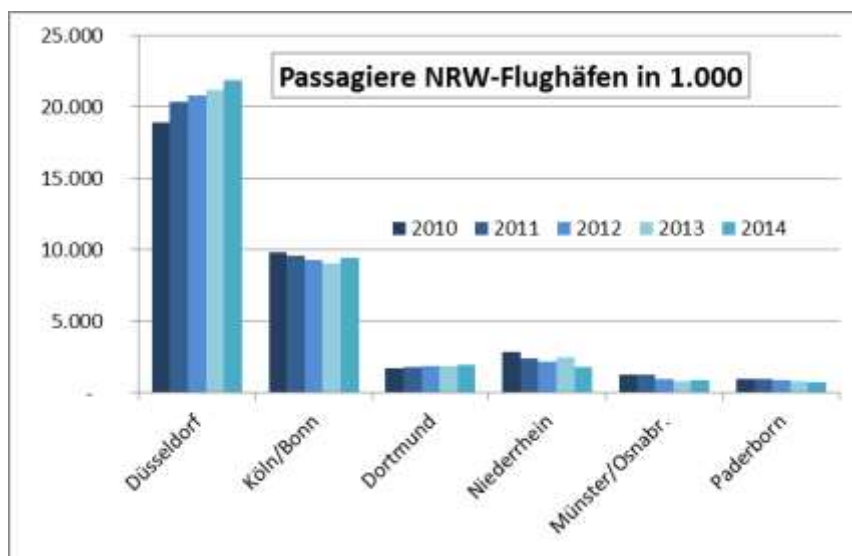


Diagramm 2: Passagierentwicklung an NRW-Flughäfen. Aus BUND: NRW-Luftverkehrskonzept, S. 12

Der Flughafen Düsseldorf ist der einzige der NRW-Flughäfen, der regelmäßige und deutliche Gewinne verzeichnen kann, wenn man das Non Aviation-Geschäft einschließt.

Aber auch der Flughafen Düsseldorf bemüht sich in jüngerer Zeit, vermehrt Low Cost-Carrier anzuziehen. Überhaupt weisen die NRW-Flughäfen einen relativ hohen Anteil an Low Cost-Angeboten auf. Die Flughäfen Weeze und Dortmund zu fast 100 Prozent von „Billigfliegern“ genutzt, der Flughafen Köln/Bonn zu 70%, der Flughafen Düsseldorf zu fast 50% (Tendenz steigend).

## 6. Wie bewerten Sie Inhalte und Wirksamkeit des letzten Bundes-Flughafenkonzeptes 2009

Der BUND und der Verkehrsclub Deutschland, VCD werden im Vorspann als Miterarbeiter des Konzepts genannt. Das entspricht nicht den Tatsachen. Es gab weder eine Beteiligung der Umweltverbände an der

Erstellung des Konzepts noch Verbändeanhörungen nach Erstellung des Flughafenkonzepts. Klima- und Lärmschutzziele sind nicht in das Flughafenkonzept integriert. Zwar werden Umweltziele genannt, allerdings gibt es keine Maßnahmen, die zu deren Erreichung tatsächlich beitragen. Die Aussagen des Flughafenkonzepts streben vorrangig den Flughafenausbau an und sind ein sektorales Wachstumsprogramm.

Die Ziele der effizienten Nutzung der vorhandenen Flughafeninfrastruktur vor einem Ausbau und der Verlagerung auf die Schiene waren im Entwurf des Bundesverkehrsministeriums noch nicht enthalten gewesen. Diese fanden erst über die Ressortabstimmung mit dem Umweltministerium Eingang in das Flughafenkonzept und in den Kabinettsbeschluss von 2009.

In der späteren Arbeit waren keine Impulse des Flughafenkonzepts erkennbar. Die Kabinettsverabschiedung erfolgte sehr spät in der Legislaturperiode sodass sie keine Effekte auf die Arbeit von Verkehrsminister Tiefensee haben konnte. In der darauffolgenden Legislaturperiode ab 2009 wurde zwar die formelle Weitergeltung des Flughafenkonzepts beschlossen. Eine Anknüpfung von Minister Ramsauer an dieses Konzept ist mir nicht aufgefallen. Die Ausbauplanungen von Flughäfen – insbesondere des Flughafens Frankfurt – waren bereits in Gang. Die Ansätze zur Entwicklung einer Gesamtplanung der Flughäfen und die Kritik am Wildwuchs Regionalflughäfen wurden nicht aufgegriffen. Das zeigt die Eröffnung des Flughafens Kassel-Calden überdeutlich. Auch beim Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030 fehlt ein Flughafenkonzept. Im Rahmen der Raumordnungsbeurteilung wurden dort 23 Flughäfen als zentrale Orte betrachtet plus 12 ausländische Flughäfen. Auch beim aktuellen Luftverkehrskonzept des Bundes ist das im Koalitionsvertrag formulierte Vorhaben, „die Rolle des Bundes bei der Planung eines deutschlandweiten Flughafennetzes zu stärken“, bereits in der Sache gescheitert.

## **7. Wie bewerten Sie die Inhalte und die Wirksamkeit der letzten NRW-Luftverkehrskonzeption aus dem Jahr 2000?**

Die Wirksamkeit ist als gering anzusehen. Einerseits wurden die Ziele

- Bedarfsdeckung
- Bereitstellung einer „leistungsfähigen Luftverkehrsinfrastruktur, die in ein integriertes Gesamtverkehrskonzept eingeordnet ist“
- „Umwelt- und Naturschutz sind integrative Bestandteile der Luftverkehrspolitik“

nicht konkretisiert und nicht zum Ausgleich gebracht, nicht gegeneinander abgewogen. Es wurden Ausbauplanungen von Flughäfen gefordert, die heute nicht mehr verfolgt werden, wie die Startbahnverlängerung in Düsseldorf und oder die in Münster/Osnabrück, angeblich „um Starts zu Interkontflügen“ zu ermöglichen. Die Ziele der Verlagerung von Kurzstreckenflügen auf die Schiene wurden trotz Lippenbekenntnis nicht verfolgt mit dem pauschalen Argument der „fehlenden Gleichwertigkeit des Schienenverkehrs“ und „weil die Akzeptanz von Bahnreisen zu Interkontflügen „stark eingeschränkt“ sei.

Andere der insgesamt 29 Handlungsoptionen wurden bereits umgesetzt, wie etwa der Anschluss des Flughafens Köln/Bonn an das S-Bahn-Netz und an den Schienenfernverkehr, die Fertigstellung des Kabinenbahnsystems (sog. „Sky Train“) am Flughafen Düsseldorf oder die Konversion des Militärflugplatzes Weeze-Laarbruch zu einem zivilen Regionalflughafen mit den oben beschriebenen Folgen. Die Verlängerung der Start- und Landebahn des Flughafens Paderborn/Lippstadt (Handlungsoption 14n) ist inzwischen erfolgt, sie wird aber z.Z nicht genutzt.

Einige Handlungsoptionen müssen mittlerweile als überholt angesehen werden, wie die „Privatisierung des Landesanteils an der Flughafen Köln/Bonn GmbH“ die „Verlängerung der Start- und Landebahn des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach“ auf 1.440 m Gesamtlänge oder auch die „Erhaltung des Flughafens Essen/Mülheim für den Geschäftsreiseluftverkehr“ oder die Verlängerungen der Start- und Landebahnen an den Schwerpunkt-Verkehrslandeplätzen Aachen-Merzbrück, Arnsberg, Bielefeld-Windels-

bleiche, Bonn-Hangelar, Dinslaken-Schwarze Heide, Marl-Loemühle, Meschede-Schüren, Münster-Telgte, Porta Westfalica und Stadtlohn-Wenningfeld entsprechend den JAR-OPS 1-Vorgaben.

**8. Wo sehen Sie vor dem Hintergrund des gültigen Rechtsrahmens die Einwirkungsmöglichkeiten des Bundes und des Landes bei der Flughafenentwicklung?**

§ 17 Absatz 2 Raumordnungsgesetz ermöglicht Festlegungen für ein bundesweites Flughafen-Standortkonzept: „Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur kann Raumordnungspläne für das Bundesgebiet mit Festlegungen zu länderübergreifenden Standortkonzepten für See- und Binnenhäfen sowie für Flughäfen als Grundlage für ihre verkehrliche Anbindung im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung als Rechtsverordnung aufstellen, soweit dies für die räumliche Entwicklung und Ordnung des Bundesgebietes unter nationalen oder europäischen Gesichtspunkten erforderlich ist. Die Raumordnungspläne nach Satz 1 entfalten keine Bindungswirkung für raumbedeutsame Planungen und Maßnahmen der Länder.“

Die aktuelle Koalitionsvereinbarung formuliert: „Wir streben ergänzend zum neuen Bundesverkehrswegeplan 2015 eine stärkere Rolle des Bundes bei der Planung eines deutschlandweiten Flughafennetzes an. Dazu erarbeiten wir im Dialog mit den Ländern und der interessierten Öffentlichkeit ein Luftverkehrskonzept.“ Wie oben dargestellt sind derzeit keine Anstrengungen erkennbar, diesen Teilauftrag umzusetzen.

**9. Welche Bedeutung hat die wettbewerbsneutrale Gestaltung von Luftverkehrskonzepten im Hinblick auf den globalisierten Luftverkehrsmarkt?**

Prinzipiell ist die Bedeutung positiv, weil Aussagen eines Luftverkehrskonzeptes selbstverständlich auf die Rahmenbedingungen eines globalen Marktes ausgerichtet sein müssen. Wirksame Schritte zu einem effizienten Gesamtverkehrssystem und einem effizienten Flughafensystem wären ein wichtiger Vorteil für den Luftverkehrsstandort Deutschland im internationalen Wettbewerb. Nur wenige Länder können ähnlich gute Schienenanschlüsse ihrer wichtigsten Flughäfen vorweisen (mit Abstrichen nur für München). Auch Vereinbarungen über Klimaschutz müssen einerseits effektiv zur Reduzierung aller treibhauswirksamen Emissionen des Luftverkehrs beitragen, andererseits sollten sie den Wettbewerb nicht verfälschen.

**10. Wäre aus Ihrer Sicht eine EU-weite Harmonisierung nötig?**

Eine EU-weite Harmonisierung ist bei den Beihilfebedingungen unverzichtbar. Auch eine strikte Anwendung ist nötig. Das EU-Emissionshandelssystem seit 2012 im Luftverkehr war eine angemessene Reaktion auf das klimapolitische Versagen der ICAO. Falls die ICAO bis Ende des Jahres 2016 keine effektive globale Klimaschutzlösung verabschiedet, soll der internationale Teil des EU-Emissionshandelssystems im Luftverkehr wieder in Kraft gesetzt werden. Auch dafür ist eine handlungsfähige EU notwendig.

**11. Welche Erwartungen haben Sie im Hinblick auf verkehrs- und umweltpolitische Fragestellungen an die zu erstellenden Luftverkehrskonzeptionen des Bundes und des Landes? Was sind Ihrer Meinung nach die wesentlichen Herausforderungen?**

Die verkehrs- und umweltpolitischen Fragestellungen wurden bereits angesprochen mit den Themen

- abgestimmtes Flughafensystem in NRW entwickeln
- Verlagerung von Kurzstreckenflügen auf die Schiene vorantreiben
- Landesposition zum Klimaschutz im Luftverkehr erarbeiten und auf Bundesebene einbringen

- Vorschläge zur effektiven Lärminderung an NRW-Flughäfen und zum besseren Schutz der Nachtruhe in Köln/Bonn und Düsseldorf erarbeiten
- Vorschläge gegen das zunehmende Lohn- und Sozialdumping diskutieren und ggf. eine Bundesratsinitiative lancieren.

**12. Welche Erwartungen haben Sie im Hinblick auf wirtschafts- und arbeitsmarktpolitische Fragestellungen an die zu erstellende Luftverkehrskonzeptionen des Bundes und des Landes? Was sind Ihrer Meinung nach die wesentlichen Herausforderungen?**

Der Schutz vor Lohn- und Sozialdumping ist eine der zentralen Aufgaben eines künftigen Luftverkehrskonzepts des Bundes. Das Land sollte seinen Einfluss auf Bundesebene geltend machen. Die heutigen Praktiken von Billigfluggesellschaften sind weder sozialpolitisch noch sicherheitspolitisch vertretbar. Bei Ryanair haben Piloten und Bordpersonal mittlerweile den Status von Subunternehmern. Sie verdienen nur wenn sie fliegen und nicht z.B. in Krankheitsphasen. Alters- und Gesundheitsschutz wird Sache des Personals und nicht des Unternehmens. Noch radikaler sind die Praktiken des Billigfliegers Norwegian Air Shuttle, die Arbeitsverträge auf der Grundlage der Löhne und Tarif einer Leiharbeitsfirma in Singapur, bei der das Personal offiziell angestellt ist. Steuern und Sozialabgaben (Arbeitnehmer- und Arbeitgeber-Anteil) müssen Arbeitnehmer am Wohnort – und damit meist in Europa – selbstständig abführen. Ausbeutung wird damit zum Prinzip.

Abhilfen gegen Sozialdumping sind auf Bundes- und EU-Ebene möglich:

- Auf der Basis einer Verbesserung der Verordnung EC 868/2004, um Preise „auffällig unter dem Marktpreis“ (EC 868/2004) zu verhindern.
- Betriebsgenehmigungen können nur dann erteilt werden, wenn der Hauptgeschäftssitz einer Fluggesellschaft in dem Land mit ihren wesentlichen Luftfahrtaktivitäten liegt, um „Briefkastenfirmen“ und Steuerflucht zu vermeiden.
- Durch Umsetzung der acht Kernkonventionen der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO) mit der Folge, dass alle Fluggesellschaften Tarifverhandlungen führen müssen.
- Scheinselbstständigkeit und die Umgehung der Sozialversicherungspflicht durch Schein-Leiharbeit kann durch eine entsprechende EU-Gesetzgebung verhindert werden. Das Open Skies Agreement zwischen der EU und den USA verlangt in Artikel 17: „The Parties recognize the social dimension of the agreement and the benefits that arise when open markets are accompanied by high labour standards. The opportunities created by the Agreement are not intended to undermine labour standards or the labour-related rights and principles contained in the Parties' respective laws.“

Auch die Verbraucherrechte der Fluggäste dürfen nicht eingeschränkt werden, wie es die EU-Kommission im Jahre 2015 versuchte.

**13. Welche Erwartungen haben Sie im Hinblick auf Fragen des Fluglärms an die zu erstellenden Luftverkehrskonzeptionen des Bundes und des Landes? Was sind Ihrer Meinung nach die wesentlichen Herausforderungen?**

Für gesetzliche Maßnahmen bei Fluglärm ist das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit, BMUB zuständig. In dieser Legislatur sollen laut Koalitionsvereinbarung eine Reduzierung des Fluglärms an der Quelle, sowie lärmreduzierende flugbetriebliche Verfahren vorangetrieben werden. Flugverfahren sollen modernisiert und der „Lärmschutz insbesondere in den Nachtstunden verbessert“ werden. Außerdem wird z.Z. das Fluglärmgesetz evaluiert und die Grenzwerte des Fluglärm-schutzgesetzes werden wir in dieser Legislaturperiode überprüft. Diese Gegenstände fallen nicht in die

Federführung des Bundesverkehrsministeriums und sind nicht Verhandlungsgegenstand des Luftverkehrskonzepts.

Die rechtliche Notwendigkeit, die Flugrouten einer Umwelterträglichkeitsprüfung zu unterwerfen, führte zu einer Revision des Luftverkehrsgesetzes und sollte durch Maßnahmen zur Stärkung der Fluglärmkommissionen ergänzt werden.

Die ebenfalls in der Koalitionsvereinbarung versprochene Spreizung der lärmabhängigen Flughafenentgelte wurde noch nicht begonnen. Im Koalitionsvertrag heißt es: „Im Luftverkehrsgesetz verankern wir eine stärkere Differenzierung nach Flugzeugtypen und eine deutlichere Spreizung der Tag- und Nachttarife bei lärmabhängigen Flughafenentgelten.“

Tabelle 3: Vergleich lärm-differenzierte Start- und Landeentgelte in Düsseldorf und Frankfurt/Main

Lärmklassen nach dB(A)		Flugzeugtypen (bspw.)		06:00-21:59 h in Euro		22:00-22:59 h in Euro		23:00-23:59 h in Euro		00:00-04:59 h in Euro		05:00-05:59 h in Euro					
FRA in dB(A)	DUS in dB(A)			FRA	DUS	FRA	DUS	FRA	DUS	FRA	DUS	FRA	DUS				
1	< 76,9	1	Flugzeuge <10 t		0		0		0		0		0				
		2	70,0 - 74,0	Propellerflugzeuge, B 350 ...	43	35	65	140	129	233	129	245	65	233			
2	77,0 - 77,9	3	74,1 - 78,0	B 712, E 170	64	44	96	176	191	293	191	308	96	293			
3	78,0 - 78,9			B 752, CRJ 7, F 28, MD 87	79		119		238		238		119				
4	79,0 - 79,9	4	78,1 - 82,0	A 320 V, B 737, E 190, MD-80	98	47	147	188	294	313	294	329	147				
5	80,0 - 80,9			A 321, B 733	106									158	317	317	158
6	81,0 - 81,9			A 320, B 787	169									254	507	507	254
7	82,0 - 82,9			B 77L, DC-9, TU 204, YK 42	354									530	1061	1061	530
8	83,0 - 83,9	5	82,1 - 86,0	A 310, IL 76, MD-11	386	51	579	204	1158	339	1158	357	579				
9	84,0 - 84,9			A 388, B744	544									816	1632	1632	816
10	85,0 - 85,9			B 741, DC-87, L 1011 Tristar	593									889	1778	1778	889
11	86,0 - 86,9	6	86,1 - 90,0	AN 12	700	116	1049	464	2099	771	2099	812	1049				
12	87,0 - 87,9			B737-200, DC-9 Hushkit	754									1131	2263	2263	1131
13	88,0 - 88,9			B 745, IL96	1.299									1948	3896	3896	1948
14	89,0 - 89,9			DC-10	1.629									2.444	4.888	4.888	2.444
15	90,0 - 90,9			-	2.754									4.131	8.262	8.262	4.131
E	> 91	7	90,1 - 94,0	AN 12, B 721, L101, MD11, T154	22.680	7.000	28000	68040	46550	8262	49000	4131	46550				
		8	> 94,0	AN 124, B 703		8.000	34020	32000	68040	53200	68040	56000	34020	53200			

Frankfurt: Differenzierung der Lärmrentgelte für ICAO Annex 16 Kapitel 3 und 4. Kapitel 2-Flugzeuge Entgelte gemäß 23:00-04:59 Uhr Ortszeit.

Quelle BUND: NRW-Luftverkehrskonzept, 2015, S. 18

Die folgenden Maßnahmen einer effektiven Lärminderung sollten Teil des Luftverkehrskonzepts sein:

Einführung von Lärmobergrenzen bzw. Lärmkontingenten, die dann schrittweise abgesenkt werden, können den technischen Fortschritt bei den Flugzeugen an die Flughafenanwohner weitergeben. Solche Lärmobergrenzen werden derzeit am Frankfurter Flughafen diskutiert. Die Fluglärmkommission Frankfurt am Main fordert die Einführung eines zusätzlichen Index-zum Gesamtindex: Jede Kommune soll einen Lärmindex-Wert bekommen, der nicht überschritten werden darf. Im Index enthalten ist eine Lärmobergrenze auf Basis der Lärmbelastung von 2012, die jährlich um 0,4 dB(A) reduziert werden soll.

Effektive Lärminderungskonzepte sollten an allen NRW-Flughäfen unter Beteiligung der Fluglärmkommissionen und der Öffentlichkeit erstellt werden mit verbindlichen und messbaren Lärminderungszielen. Die Umsetzung der Konzepte soll fortlaufend überprüft und notfalls auch mit Sanktionen bewehrt sein. Die in den §§ 47a ff. BImSchG geregelten Lärmaktionspläne beinhalten zwar auch Maßnahmen gegen Fluglärm, allerdings entfalten diese wegen § 47e Abs. 5 BImSchG kaum Wirkung, da sie bei planungsrechtlichen Entscheidungen lediglich zu berücksichtigen sind und damit im Rahmen der Abwägung überwunden werden können. Bestandskräftig genehmigte oder planfestgestellte Flugplätze können ohne Teilaufhebung der Zulassungsentscheidung nicht zusätzlichen Lärmschutzanforderungen unterworfen werden. Die in neueren luftrechtlichen Zulassungsentscheidungen vorgesehenen Vorbehalte des (Teil-)Widerrufs aus Lärmschutzgründen sollten Standard werden.

Den besonderen Schutz der Nachtruhe gewährleisten. Die Weltgesundheitsorganisation (WHO) hat ein Schlaf- und Ruhebedürfnis ermittelt, das im Laufe des Lebens von 16,5 Stunden als Neugeborener auf durchschnittlich 7,5 Stunden als Erwachsener sinkt. Die Nachtruhe ist zwischen 22 und 6 Uhr zu schützen. Nachtflugbetrieb im Zeitraum zwischen 0:00 Uhr und 5:00 Uhr darf nur dann genehmigt werden, wenn der Nachweis eines standortspezifischen Bedarfs vorliegt und das Interesse an der Befriedigung des Bedarfs das Lärmschutzinteresse der Anwohner überwiegt.

Die Praxis der Nachtflugbeschränkungen und die Notwendigkeit der Gewährung von Ausnahmen in Düsseldorf in den sechs Stunden von 24 bis 6 Uhr und in den Nachtrandzeiten von 23 bis 0 Uhr muss überprüft und dem Gesundheitsschutz wie rechtlich gefordert, Priorität gegeben werden. Die Home-Base-Carrier-Regelung am Flughafen Düsseldorf und deren Auswirkungen sollte ebenfalls überprüft werden.

Verbesserungen zum Schutz der Nachtruhe sind am Flughafen Köln/Bonn notwendig. Die Nachtoffenheit für Frachtflüge wurde bis 2030 durch den früheren Landesverkehrsminister festgeschrieben. Faktisch gilt das auch für bestimmte Passagierflüge. Den Anwohnern wurde dagegen das Verbot von Passagierflügen in der Nacht versprochen.

**Festlegung der An- und Abflugverfahren: „Flugrouten“.** Mehrere Probleme sind auch für NRW-Flughäfen zu lösen: Durch die fehlende Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) ist die bisherige Praxis der **Festlegung von Flugrouten (genauer: „An- und Abflugverfahren“)** als **rechtswidrig anzusehen, zumindest dann, wenn die Flugrouten abweichend von der Prognose im Planfeststellungsverfahren festgelegt werden.** Im Zuge der Änderung der Betriebserlaubnis des Flughafens Düsseldorf sollte das korrigiert und moderne Instrumente des Fluglärmschutzes wie Lärm-Obergrenzen eingeführt werden.

Das Land NRW sollte materiell-rechtliche Anforderungen an die Güterabwägung bei der Entscheidung über Flugrouten entwickeln und dem Lärmschutz ein höheres Gewicht geben. Das Land Brandenburg kann hier gegebenenfalls als Vorbild dienen.

Im Fall nachträglicher Änderungen von An- und Abflugverfahren und von erheblichen Abweichungen mit der Planfeststellung, sollte die UVP mit Öffentlichkeitsbeteiligung nachgeholt werden. Im Fall der Erweiterung der Betriebsgenehmigung des Flughafens Düsseldorf ist daher eine UVP einschließlich Öffentlichkeitsbeteiligung durchzuführen.

**14. Welche Herausforderungen und Lösungsmöglichkeiten sehen Sie speziell in der Frage der Verlagerung von Flugangeboten auf die Schiene? Was müssten die Akteure dafür verstärkt tun?**

Die NRW-Flughäfen bieten aufgrund ihrer geografischen Lage in der Mitte Westeuropas und ihren guten Schienenanbindungen hervorragende Chancen für eine Verlagerung von Kurzstreckenflügen auf die Schiene. Nach Angaben des Bund für Umwelt und Naturschutz Landesverband NRW könnten in NRW 70.000 Flüge bzw. 6 Millionen Flugreisen in NRW pro Jahr sofort auf die Schiene verlagert werden, da deren Flugziele innerhalb von vier Stunden erreicht werden könnten.<sup>2</sup>

Das Airrail-System der Deutschen Bahn und Lufthansa („AIRail“) bietet einen guten Ansatz für die Verlagerung von Kurzstreckenflügen auf die Schiene: An den Bahnhöfen Düsseldorf, Köln, Stuttgart, Karlsruhe, Kassel-Wilhelmshöhe und weiteren wird vor der Bahn-Anreise zum Frankfurter Flughafen eine kombinierte Bahnfahrt und Einchecken zum Flug ermöglicht (ein Ausdruck der Bordkarte gilt als Bahnticket). Nach der Einführung von Airrail in Köln wurden ab 2007 die Flugverbindungen von Köln nach Frankfurt eingestellt. Dagegen wurde auch nach Etablierung der AIRail-Verbindung Frankfurt-Düsseldorf die Lufthansa-Flugverbindung Düsseldorf-Frankfurt beibehalten, obwohl die Bahnfahrt nur 72 Minuten dauert und trotz schlechter Auslastung dieser Flüge.

---

<sup>2</sup> Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland, Landesverband NRW: NRW-Luftverkehrskonzept – Eckpunkte für einen zukunftsfähigen und umweltverträglichen Luftverkehr in Nordrhein-Westfalen, August 2015, Seite 21.

Notwendig ist daher ein landespolitischer Anstoß zur Ausweitung der Kooperation von Bahn, Airlines und Flughäfen: Das Airrail-System kann über Düsseldorf hinaus auf jeden Fall bis nach Dortmund (dort wurde mittlerweile „Express-Rail“ eingeführt), evtl. auch bis nach Münster und Paderborn (Fahrzeit nach Düsseldorf: 1:30 h bzw. 1:53 h) verlängert werden. NRW ist mit seinem dichten Bahnnetz und den guten Bahnanschlüssen der Flughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn dafür besonders geeignet. Die „Konnektivität“ des Ruhrgebiets zum Interkontverkehr sicher heute schon die Bahn. Die Politik wird als Moderator gebraucht, um dieses System neben der Lufthansa für weitere Airlines zu öffnen in neue Internet- und Buchungsplattformen zu integrieren.

Die folgende Grafik (Abbildung 3) zeigt die Flüge von NRW-Flughäfen (Start), deren Ziele innerhalb von 4 Stunden per Zug erreichbar sind und Tabelle 4 nennt Details zu Starts, Passagier- und Auslastung dieser verlagerbaren Flüge.

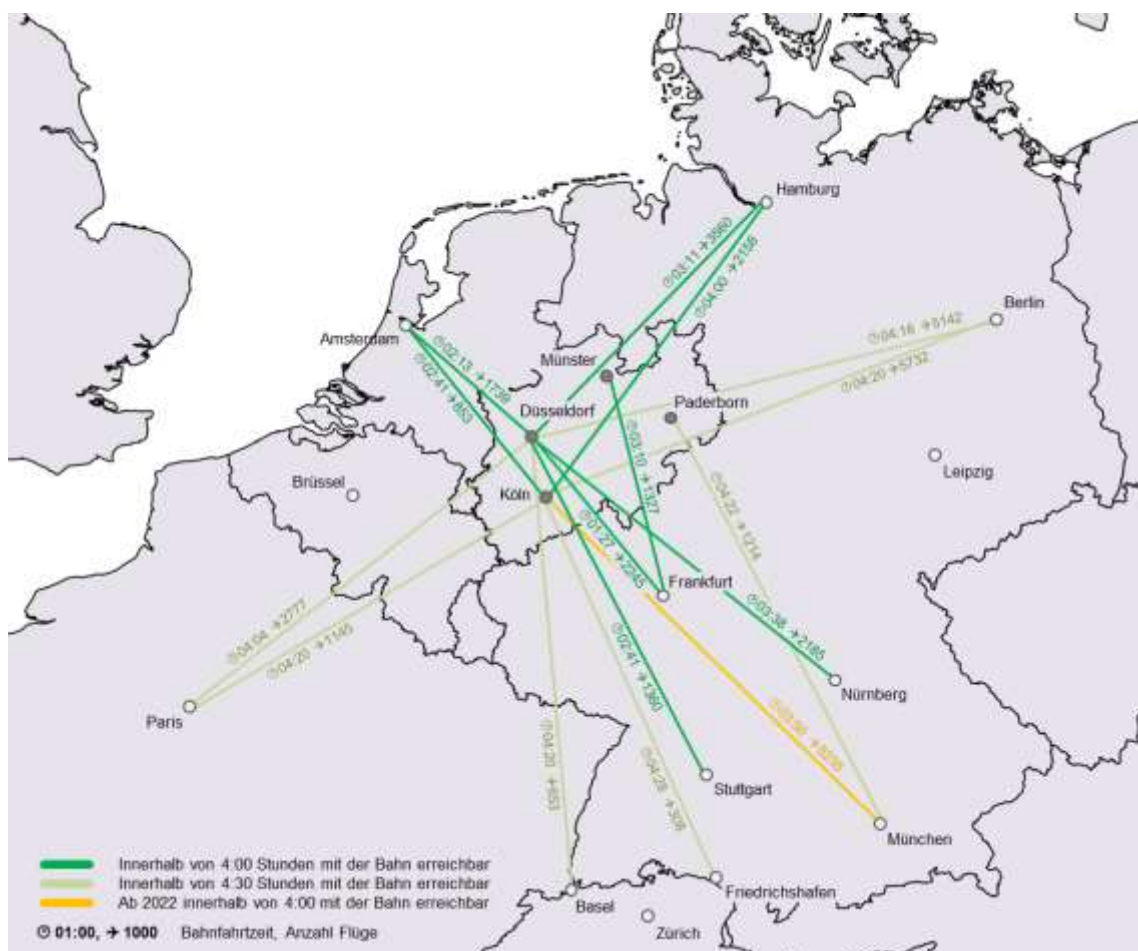


Abbildung 3: Auf die Schiene verlagerbare innerdeutsche und grenzüberschreitende Kurzstreckenflüge von Hauptverkehrsflughäfen in NRW. Verlagerbare Relationen ab 300 Flüge pro Jahr (2014).  
Quelle BUND: NRW-Luftverkehrskonzept, S. 15.

Tabelle 4: Auf die Schiene verlagerbare innerdeutsche und grenzübergreifende Kurzstreckenflüge von Hauptverkehrsflughäfen in NRW. Verlagerbare Relationen ab 300 Flügen pro Jahr (2014).

Herkunfts-Flughafen	Zielflughafen	Starts	Passagiere	Auslastung	Bahnfahrtzeit	Verlagerungspotenzial
Köln/Bonn	Berlin TXL	5732	664300	69,9%	04:20	Sofort bei Einsatz von Sprintern
Köln/Bonn	München	5235	509131	72,9%	04:32	Ab 2022 Bahnfahrtzeit 03:50
Düsseldorf	Berlin TXL	5142	555444	68,1%	04:16	Sofort bei Einsatz von Sprintern
Düsseldorf	Hamburg	3560	301160	60,3%	03:11	Sofort
Düsseldorf	Paris CDG	2777	236068	67,8%	04:04	Sofort
Düsseldorf	Frankfurt	2245	196280	66,6%	01:27	Sofort
Düsseldorf	Nürnberg	2185	110047	64,5%	03:38	Sofort
Köln/Bonn	Hamburg	2158	201109	65,6%	04:00	Sofort, ab 2016 Bahnfahrtzeit 03:30
Düsseldorf	Amsterdam	1739	94804	76,6%	02:13	Sofort
Düsseldorf	Stuttgart	1360	75765	65,9%	02:33	Sofort
Münster/Osnabrück	Frankfurt	1327	56017	65,3%	03:10	Sofort
Köln/Bonn	Amsterdam	853	43969	64,5%	02:41	Sofort
Düsseldorf	München	6406	763653	71,8%	04:47	Prinzipiell vorhanden
Paderborn	München	1214	61518	64,6%	04:22	Prinzipiell vorhanden
Köln/Bonn	Paris CDG	1145	3752	38,8%	04:20	Prinzipiell vorhanden
Düsseldorf	Basel	653	33203	56,1%	04:20	Prinzipiell vorhanden
Köln/Bonn	Friedrichshafen	308	18397	41,9%	04:28	Prinzipiell vorhanden
Verlagerungspotenzial insgesamt		44039	∑3924617	Ø 63,6%		

Quelle: BUND-Luftverkehrskonzept NRW, S. 16.

Kontakt:

Berlin, 30. Mai 2016

Dr. Werner Reh  
 Leiter Verkehrspolitik  
 Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland  
 Am Köllnischen Park 1  
 10179 Berlin