

Verkehrsausschuß  
50. Sitzung

03.11.1988  
zi-ga

Damit keine Mißverständnisse aufkommen! Mit der Entscheidung über einen möglichen Sofortvollzug sind keinesfalls alle offenen Fragen in bezug auf den Rhein-Ruhr-Flughafen geklärt. Es bleibt weiterhin unverändert das Anliegen der Landesregierung, mit Hilfe einer institutionalisierten Kooperation der rheinischen Großflughäfen eine zukunftssichernde Luftverkehrsbasis für Nordrhein-Westfalen zu schaffen und die Flughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn durch eine Schnellverbindung zu integrieren, möglichst durch Transrapid.

Abg. Böse (SPD) äußert, daß er mit dem Bericht des Ministers zufrieden sei, und stellt die Frage, ob abzusehen sei, wann der sofortige Vollzug angeordnet werde, falls der Aufsichtsrat der Flughafen GmbH Mitte November 1988 einen entsprechenden Antrag stelle.

Minister Dr. Jochimsen antwortet, daß er einen solchen Antrag prüfen und nach der Einleitung des Beteiligungsverfahrens nach dem Verwaltungsverfahrensgesetz alsbald eine Entscheidung treffen werde. Von ausschlaggebender Bedeutung sei die Begründung des Antrags auf den Sofortvollzug durch die Flughafen GmbH.

Abg. Hardt (CDU) teilt mit, daß die Geschäftsführer der Flughafen GmbH vor kurzem in der "Rheinischen Post" erklärt hätten, am 18. November 1988 nicht den Sofortvollzug, sondern gemäß dem Urteil des Verwaltungsgerichts Düsseldorf die Ersatzbahnfunktion beantragen zu wollen, und richtet an den Minister die Frage, ob er einem solchen Antrag stattgeben werde.

Minister Dr. Jochimsen erwidert, es komme auf den Antrag und die Begründung seitens der Flughafen GmbH an. Der Antrag könnte sich sowohl auf den Sofortvollzug, aber auch nur auf die Ersatzbahnfunktion beziehen.

Abg. Hardt (CDU) wendet ein, daß das Ministerium im Genehmigungsverfahren die Ersatzbahnfunktion ausgeschlossen habe.

Minister Dr. Jochimsen stellt klar, daß die Parallelbahn zur Gewährleistung der Betriebsbereitschaft nur in ihrer Ersatzbahnfunktion notwendig sei. Die in bezug auf den Rhein-Ruhr-Flughafen noch offenen Fragen seien dadurch aber in keiner Weise erledigt.

Abg. Mayer, Düsseldorf (SPD) vertritt die Auffassung, daß die Geschäftsführer der Flughafen GmbH durch ihre Äußerungen nicht zur Beruhigung der Angelegenheit beigetragen hätten. Über die Ersatzfunktion der Parallelbahn sollte mit den Betroffenen eingehend gesprochen werden, es sollte eine klare Definition gefunden und in der politischen Diskussion verwendet werden.

Das Ministerium sollte dafür Sorge tragen, daß sehr bald etwas geschehe. Insbesondere sollte darauf geachtet werden, daß die

Verkehrsausschuß  
50. Sitzung

03.11.1988  
zi-ga

Pläne nicht mehr modifiziert werden müßten, wofür wertvolle Zeit verlorengehen könnte. Ferner sollte der abschließende Bericht über die Unfallursachen vorgelegt werden, damit nicht noch weitere Spekulationen in Umlauf gebracht werden könnten.

Abg. Hunger (SPD) möchte wissen, ob und wie der Unfall auf dem Düsseldorfer Flughafen den bundesdeutschen Luftverkehr beeinträchtigt habe.

Abg. Dreyer (CDU) kommt zurück auf den angekündigten Antrag der Flughafen GmbH und fragt, ob der Minister, falls in dem Antrag lediglich die Ersatzbahnfunktion gefordert werde, nicht darüber hinausgehen werde. Da sich seit den letzten Beratungen die Einstellung z. B. hinsichtlich der Kapazität verändert habe, sei zu fragen, ob bereits im Vorfeld der zu treffenden Entscheidung ein vernünftiger Kompromiß denkbar wäre.

Abg. Hardt (CDU) stellt die Frage, ob die Landesregierung versuchen werde, mit den Prozeßgegnern den Kompromiß zu schließen, daß die Funktionsfähigkeit des Flughafens generell erhalten bleiben solle.

Abg. Kampmann (CDU) erkundigt sich, wie die den Reisenden und Fluggesellschaften entstandenen Schäden ersetzt würden.

Minister Dr. Jochimsen antwortet, mit der Klärung der Unfallursache sei das Bundesamt für Flugsicherung befaßt. Vom Ministerium selbst seien nur die dem Unglück zugrunde liegenden Symptome geschildert worden. Wenn die Ergebnisse des Bundesamts vorlägen, könnte auch die Frage des Schadenersatzes beleuchtet werden. Über den Umfang der Schäden lägen ebenfalls noch keine Erkenntnisse vor. Vermutlich würden diese von den jeweiligen Fluggesellschaften stillschweigend selbst getragen. Außer in Düsseldorf sei es im deutschen Luftraum nicht zu Problemen gekommen.

Im Hinblick auf eine Publikation der "Rheinischen Post" sei in diesem Zusammenhang an den Planfeststellungsbeschluß vom Dezember 1983 zu erinnern. Die Flughafengesellschaft habe damals, nachdem es zu Klagen gekommen sei, bis auf weiteres darauf verzichtet, den Sofortvollzug zu beantragen, und sich dazu entschlossen, große Reparaturen an der Hauptstart- und -landebahn durchzuführen, die aufgrund des starken Anstiegs des Luftverkehrs und des damit verbundenen Risikos von Betriebsunterbrechungen ohnehin angefallen wären. Insofern trete durch die Ankündigung der Flughafenleitung, die Ersatzfunktion der Parallelbahn beantragen zu wollen, eine neue Situation ein. Die Stadt Düsseldorf habe in einer Beigeordnetenkonferenz der Öffentlichkeit signalisiert, daß der Gesellschafter Land, vertreten durch die Beteiligungsverwaltung, dies bereits angeregt habe. Das Ministerium könne aber nur über einen Antrag entscheiden, der auch tatsächlich eingereicht worden sei. Zur Debatte stehe der Sofortvollzug, die gesamten im Planfeststellungsbeschluß geforderten Maßnahmen seien dadurch aber nicht rechtlich abgesichert.

Verkehrsausschuß  
50. Sitzung

03.11.1988  
zi-ga

Versuche, einen Kompromiß zu schließen, seien in hinreichender Zahl unternommen worden, allerdings ohne Erfolg, weil noch bei zwei Gerichtlichen Verfahren anhängig seien. Es wäre wünschenswert, daß die kommunalen Gebietskörperschaften von sich aus ein Zeichen setzten. Der Ministerpräsident habe angekündigt, in Kürze mit den betroffenen Gebietskörperschaften ein Gespräch über die Situation in Düsseldorf zu führen.

Zu dem Termin bei der "Rheinischen Post" habe er, Dr. Jochimsen, eine Einladung erhalten. Aufgrund seiner Verpflichtung, im Wirtschaftsausschuß des Landtags den Etat seines Hauses zu vertreten, habe er aber abgesagt. Im Hinblick darauf sei die Meldung, der Minister sei trotz Einladung nicht erschienen, ein ungehöriger Beweis dafür, wie man über einen Minister verfügen zu können glaube. Gespräche, über die unverzüglich in Zeitungen geschrieben werde, seien mit Sicherheit nicht der richtige Weg, Kompromisse herbeizuführen. An die Abgeordneten der CDU-Fraktion ergehe deshalb der Appell, die Angelegenheit als einen komplexen Vorgang zu gewichten, bei dem viele Rechtspositionen tangiert seien.

Abg. Hardt (CDU) wirft ein, daß die Landesregierung bis zur Gegenwart keinerlei Gespräche geführt habe.

Minister Dr. Jochimsen widerspricht dem mit dem Hinweis, daß Anstrengungen unternommen worden seien, Erfolge aber noch nicht hätten erzielt werden können.

Abg. Böse (SPD) vertritt die Auffassung, daß der Flughafen Düsseldorf nicht als kommunaler Flughafen der Stadt betrachtet werden sollte, denn er sei für die Wirtschaft ganz Nordrhein-Westfalens von eminenter Bedeutung. Diese Tatsache könne auch von der CDU nicht heruntergespielt werden. Im Gegensatz zu den Ausschußmitgliedern bewerte die CDU-Landtagsfraktion die Bedeutung des Flughafens offensichtlich etwas anders.

Der Rhein-Ruhr-Flughafen Düsseldorf sei nicht voll funktionsfähig, weshalb sich ein ähnlicher Unfall täglich wiederholen könnte. Aufgrund der gegenwärtigen Zahl an Flugbewegungen - im kommenden Jahr solle sie um 18 Prozent erhöht werden -, werde das Risiko immer wahrscheinlicher.

Abg. Hardt (CDU) entgegnet, die Düsseldorfer SPD habe das Thema nun zwar neu aufgedeckt, die CDU habe nachweislich aber bereits im Jahre 1981 eine Ersatzbahn gefordert. Wäre dem Antrag damals gefolgt worden, könnte das Bauvorhaben schon verwirklicht sein. Die CDU sei für die Schaffung einer Ersatzbahn, denn die alte Bahn müsse in absehbarer Zeit gründlich erneuert werden, sie sei aber gegen Kapazitätsausweitung.

Der Flughafen Düsseldorf befinde sich zu 50 Prozent in der Hand des Staates, zu 50 Prozent in der Hand der Stadt Düsseldorf.

Verkehrsausschuß  
50. Sitzung

03.11.1988  
zi-ga

Dies habe einen gesunden Wettbewerb zur Folge und könne nur im Interesse der Region liegen.

Mit 71 000 Flugbewegungen pro Jahr habe der Düsseldorfer Flughafen eine Entwicklung genommen, die noch zum Zeitpunkt des Planfeststellungsverfahrens 1983 nicht abzusehen gewesen sei. Die Landesregierung sollte nun mit den beteiligten Prozeßgegnern auf der Basis des Urteils des Verwaltungsgerichtshofs und im Interesse der Region und des Landes ein sinnvolles Konzept erarbeiten. Von der Überlastung seien 10 bis 12 Millionen Passagiere betroffen, die mittlerweile entweder nach Köln/Bonn oder sogar nach Amsterdam und Brüssel auswichen.

Abg. Dreyer (CDU) betont, daß die CDU-Fraktion großen Wert darauf lege, daß die Meinungsverschiedenheiten, die in dem Urteil des Verwaltungsgerichtshofs zum Ausdruck kämen, durch einen Vergleich ausgeräumt würden. Dafür werde sich die CDU im Düsseldorfer Umfeld einsetzen. Auch der Minister sollte in dieser Frage nicht auf Distanz gehen, sondern aufgreifen, was positiv in die Diskussion gebracht worden sei. Jedem müsse daran gelegen sein, daß die Ersatzbahn so schnell wie möglich gebaut werde.

Abg. Mayer, Düsseldorf (SPD) hält Abg. Hardt entgegen, die Tatsache, daß im Ausschuß sachlich und fachlich diskutiert worden sei, sei das Positivste, was vorerst in der Sache habe erreicht werden können. Auch innerhalb der Düsseldorfer Partei gebe es leider einen gewissen Randsatz, der gegen den Flughafen sei. Im Grunde sei das Thema bereits weit ausgereizt, allzuviel sei nicht mehr zu erwarten.

Minister Dr. Jochimsen legt dar, daß das von der CDU geforderte Konzept vorliege. Die Landesregierung sei bestrebt, ihr "Luftverkehrskonzept Nordrhein-Westfalen 2000" zu verwirklichen. Von seiten der Opposition wäre es zu der Zeit, als es um die Einlegung von Rechtsmitteln gegangen sei, sehr überzeugend gewesen, wenn die Gebietskörperschaften veranlaßt worden wären, auf ihren Einspruch gegen das Urteil des Verwaltungsgerichts Düsseldorf zu verzichten. Dies sei aber nicht der Fall gewesen und müsse somit als Beleg dafür gewertet werden, daß die CDU eine Doppel- und Dreifachstrategie verfolgt habe. Die Ausführungen des Abg. Dreyer seien deshalb um so nachdrücklicher zu unterstützen.

Der Vorsitzende faßt zusammen, daß die mißglückte Landung einer DC 10 am 20. Oktober 1988 auf dem Flughafen Düsseldorf erneut die Notwendigkeit der sofortigen Errichtung der Parallelbahn auf dem Flughafen bewiesen habe. Der Verkehrsausschuß begrüße deshalb sowohl die Absicht der Flughafengesellschaft, Mitte November einen Beschluß des Aufsichtsrats über einen Antrag auf sofortigen Vollzug des Planfeststellungsbeschlusses hinsichtlich der Ersatzbahnfunktion herbeizuführen, als auch die Zusage der Landesregierung, hierüber zügig zu entscheiden. - Der Ausschuß nimmt davon Kenntnis.

Verkehrsausschuß  
50. Sitzung

03.11.1988  
zi-ga

Zu 2: Haushaltsgesetz 1989 Einzelplan 08 Kapitel 08 080  
- Förderung der Luftfahrt

---

Abg. Dreyer (CDU) legt dar, daß für eine bessere Nutzung der vorhandenen Flugkapazitäten und für eine bessere Kooperation zwischen den Flughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn nicht nur der Transrapid, sondern auch eine gute Schienenverkehrsverbindung und eine S-Bahn-Verbindung von der Stadt Köln zum Flughafen dringend notwendig seien. Darüber hinaus müsse selbstverständlich auch mit den "Satellitenflughäfen" des Landes zusammengearbeitet werden.

Bezüglich des Regionalluftverkehrs gebe es mit den anderen Fraktionen keinen Dissens. Allerdings lasse ein Vergleich der Haushaltsansätze mit dem Ergebnis einer interministeriellen Arbeitsgruppe den Schluß zu, daß die Vorhaben nicht im gewünschten Tempo finanziert werden könnten. Es sei zu hoffen, daß die nach dem Strukturhilfegesetz für das Land Nordrhein-Westfalen vorgesehenen Mittel auch für die Verbesserung des Verkehrs verwendet werden könnten.

Die Forderung des Flughafens Paderborn halte die SPD-Fraktion für ein berechtigtes Anliegen. Der besonderen Situation dieses Flughafens könne aber erst Rechnung getragen werden, wenn hierzu entsprechende Anträge eingebracht würden. Eine ebenso positive Entwicklung wie der Flughafen Paderborn nehme der Flughafen Münster/Osnabrück. Leider könnten die an beiden Flughäfen notwendigen Investitionen bei den vorhandenen Etatansätzen nicht zügig genug vorgenommen werden. Die Absicht, nicht nur für Fluggastkontrollen, sondern für alle Maßnahmen der Flugsicherung Gebühren zu erheben, sei zu begrüßen; auf diese Weise könnte ein Teil der Wegegebühren abgegolten werden. Der zuständige Arbeitskreis der SPD-Fraktion sei zur Zeit mit einem Papier zum Thema Fluggastkontrollen befaßt.

Abg. Böse (SPD) hält Minister Jochimsens Luftverkehrspolitik für beispielhaft. Das Land Nordrhein-Westfalen verfüge über ein System von Regionalflughäfen und internationalen Flughäfen, das man in der ganzen Bundesrepublik sonst nicht finden könne. Nicht nur Minister Jochimsen allein sollte dafür zuständig sein, die Zusammenarbeit zwischen den großen Flughäfen Köln/Bonn und Düsseldorf zu verbessern, vielmehr sollte auch die CDU entsprechende Anstrengungen unternehmen. In Köln seien überparteilich bereits Bestrebungen im Gange. Vorrangig sei der Ausbau der direkten und schnellen Verbindung der beiden Flughäfen und eine Anbindung des umliegenden Raumes an die Schiene. Ähnlich der Anbindung des Ruhrgebiets an Düsseldorf sollte der Flughafen Köln/Bonn über ein S-Bahn-System mit dem Umland verbunden werden.

Verkehrsausschuß  
50. Sitzung

03.11.1988  
zi-ga

Die Vertreter der Fraktionen, die in Bonn die Regierung bildeten, sollten sich dafür einsetzen, daß die Entscheidung über die Streckenführung des Transrapid noch im laufenden Jahr falle, damit für die Gebiete des Wirtschaftsraums Rhein-Ruhr, die nicht an den Transrapid angeschlossen würden, andere Weichen gestellt werden könnten. Je länger mit dieser Entscheidung gewartet werde, desto unwahrscheinlicher werde die Realisierung, denn die dafür vorgesehenen Mittel würden immer knapper. Die von der Bundesregierung geplante schnellere Verbindung nach Berlin müsse schließlich aus demselben Topf bezahlt werden.

Die für das Thema Fluggastkontrollen eingesetzte Kommission habe erfolgreiche Arbeit geleistet. Die gefundene Gebühren-Lösung ermögliche eine flexiblere Abwicklung vor Ort. Da mit der Zunahme der Zahl der Flugbewegungen auf dem Düsseldorfer Flughafen auch die Zahl der Kontrolleure erhöht werden müsse, sollte dafür gesorgt werden, daß das Gebührensystem am 1. Januar 1990 eingeführt werde.

Über den Flughafen Paderborn seien noch Gespräche im Gange. Die SPD-Fraktion werde sich zu gegebener Zeit dazu äußern.

Frau Abg. Thomann-Stahl (FDP) bestätigt, daß der Luftverkehrspolitik in der Politik der Landesregierung im vergangenen Jahr nachweislich ein höherer Stellenwert eingeräumt worden sei; dies finde auch in der mittelfristigen Finanzplanung seinen Ausdruck. Die Versäumnisse der Vergangenheit ließen sich so schnell jedoch nicht aufholen. Es sei deshalb zu fragen, ob bereits detaillierte Pläne über Maßnahmen an den internationalen Flughäfen Düsseldorf, Köln/Bonn, Münster/Osnabrück und an den regionalen Flughäfen Essen-Mülheim, Mönchengladbach, Siegen, Paderborn, Dortmund und Marl-Loemühle im kommenden oder dem darauffolgenden Jahr vorlägen und in welcher Höhe dazu Mittel bereitgestellt würden.

Von der Überlastung des Luftraumes sei Paderborn unter den Regionalflughäfen besonders betroffen. Die Landesregierung sollte in einem Konzept aufzeigen, wie dieses Problem in den Griff gebracht werden könnte. Die FDP sei dafür, daß das Land freiwillig die Ausbildungskosten für die Flughafenbediensteten in Paderborn übernehme. Die Landesregierung solle bekanntgeben, in welchem Umfang andere Regionalflughäfen von der Zahlung solcher Kosten betroffen seien.

Unabhängig von der Entscheidung über die Streckenführung des Transrapid und über die entsprechenden Baumaßnahmen sollte die Landesregierung Alternativen für eine bessere verkehrliche Zusammenarbeit zwischen Düsseldorf und Köln/Bonn vorstellen. Diese Forderung habe die FDP bereits vor einem halben Jahr erhoben. Sie werde ihren Beitrag dazu leisten, die Entscheidung über den Transrapid in Bonn voranzutreiben.