A4

Liberalisierungsbestrebungen im Rahmen der EG, über Maßnahmen zur Stärkung der Attraktivität des Flughafens Köln/Bonn sowie über die Verhandlungen mit dem Bund über die Finanzierung von Flugsicherungs- und Flugaufsichtsmaßnahmen erteilt. In diesem Zusammenhang wird auch ein Antrag der F.D.P.-Fraktion zur Luftaufsicht erörtert, der dem Protokoll als Anlage beigelegt ist.

Das Ministerium wird ersucht, den Ausschuß über die Auswertung des Gutachtens über Möglichkeiten zur Kooperation der Flughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn zu unterrichten.

In der folgenden Einzelabstimmung über das Kapitel 08 080 werden die Einnahmetitel 111 10 bis 182 00 beschlossen, ferner die Ausgabebetitel 526 10 und 526 20. Titel 861 00 wird auf Bitte der F.D.P. zurückgestellt.

Titelgruppe 61 wird beschlossen. In diesem Zusammenhang wird Vorlage 10/619 - Richtlinien über die Gewährung von Zuwendungen zum Ausbau von Flugplätzen - einstimmig gebilligt.

Titelgruppen 63, 67 und 68 werden ebenfalls beschlossen.

Der Antrag der F.D.P.-Fraktion (Anlage) erhält auf Vorschlag des Abg. Aigner (SPD) folgende Formulierung:

Der Verkehrsausschuß fordert den Minister für Wirtschaft, Mittelstand und Technologie auf, eine Vorlage über die personelle und materielle Ausstattung der Flugplätze des Landes zur Wahrnehmung von Luftaufsichtsaufgaben vorzulegen.

In dieser Fassung wird der Antrag einstimmig angenommen.

- - - - -

Aus der Diskussion

Zu 1: Urteile des Verwaltungsgerichts Düsseldorf in Klageverfahren gegen den Planfeststellungsbeschuß für die Parallelbahn auf dem Flughafen Düsseldorf

Die Stellungnahme der Landesregierung, vorgetragen von Staatssekretär Vollmer (Ministerium für Wirtschaft, Mittelstand und Technologie) hat folgenden Wortlaut:

Das Urteil des Verwaltungsgerichts Düsseldorf vom 24.06.1986 ist hinsichtlich der Übernahme der Ersatzbahnfunktion bei Betriebsunterbrechung der Hauptstart- und -landebahn - nicht so hinsichtlich der Ablehnung der Mitbenutzung in Spitzenzeiten - zu begrüßen.

Das Gericht geht unseres Erachtens in irriger Weise davon aus, daß durch die Festlegung des Eckwertes für die Koordinierung von 34 lärmintensiven Flugbewegungen pro Stunde das Planungsziel der Entlastung der Flughafenumgebung verfehlt wird. Die Entlastung besteht darin, daß die für das Einbahnsystem ermittelte Anzahl von 34 Flugbewegungen in den Spitzenzeiten auf beide Bahnen mit der Folge verteilt wird, daß sich die start- und landebedingten Wartezeiten für die Flugzeuge und die damit verbundenen Lärm- und Schadstoffemissionen verringern.

Das Verwaltungsgericht gelangt zu der abweichenden Auffassung, weil es die Stundenkapazität des Einbahnsystems durch die nicht zutreffende Würdigung der Aussage des Sachverständigen wesentlich niedriger - deutlich weniger als 29 Bewegungen pro Stunde - als das Ministerium - mit 34 Bewegungen pro Stunde - einstuft.

Der Wegfall der Mitbenutzungsfunktion erscheint auch deshalb nicht vertretbar, weil ein umweltpolitisches Defizit entstehen würde. Es käme nämlich nicht zu der vorgesehenen Lärmlastverteilung auf die weniger dicht besiedelten Gebiete im Norden des Flughafens und der hiermit verbundenen Verringerung der Anzahl der lärmbeeinträchtigten Anwohner um rund 5 %.

Außerdem würden die mit der Mitbenutzung in Spitzenzeiten verbundenen Kapazitätsbeschränkungen, nämlich die Beschränkung der Anzahl der lärmrelevanten Flugbewegungen auf 71 000 in den sechs verkehrsreichsten Monaten des Jahres sowie die auf 34 lärmrelevante flugplanmäßige Bewegungen in den Spitzenstunden, entfallen.

Die Landesregierung wird daher das Berufungsverfahren durchführen, insbesondere um die umweltpolitischen Ziele zu erreichen. Wegen der Beurteilung des Urteils im einzelnen darf ich auf das Ihnen vorliegende Schreiben des Ministers vom 22. Oktober 1986 verweisen (Vorlage 10/705).

Abg. Hardt (CDU) ist nach Prüfung der mehr als 300 Seiten langen Urteilsbegründung zu der Überzeugung gelangt, daß es nicht nur ein sehr sorgfältiges, sondern auch ein sehr abgewogenes Urteil sei, das die Belange beider Seiten berücksichtige und auch Kompromißfähigkeit andeute.

Die Stellungnahme des Ministeriums (Vorlage 10/705, Seite 4, Ziffern 2 a und 2 b) dagegen lasse erkennen, daß es dem Ministerium nicht darum gehe, einen Kompromiß mit der Bürgerschaft herzustellen, sondern einzig und allein darum, seine ursprüngliche Auffassung durchzusetzen, die auf eine Mitbenutzung der zweiten Flugbahn bei 34 zu koordinierenden Flugbewegungen pro Stunde abziele. Wenn das Ministerium diese kompromißlose Haltung beibehalte und Berufung einlege, entstehe die Gefahr, daß die Berufung abgelehnt werde und die Rechtslage im Sinne der Landesregierung ungünstiger werde.

Das Gericht komme in seinem abgewogenen Urteil zu dem Schluß, daß eine Benutzung der parallelen Ersatzbahn nur in Zeiten der Betriebsunterbrechung erfolgen dürfe - wie es die CDU in allen Anträgen seit 1981 gefordert habe. Dieses Urteil lasse aber auch, ohne daß Berufung eingelegt werde, eine Nachbesserung zu, allerdings nur dann, wenn die Zahl der stündlichen Flugbewegungen auf 25 kontingentiert werde.

Unter diesen Umständen sei die starrköpfige Haltung des Ministers - dessen gesamte Mannschaft in der Urteilsbegründung "vernichtend geschlagen" worden sei - nicht geeignet, einen normalen Interessenausgleich auf dem Flughafen Düsseldorf herbeizuführen. Nach Auskunft aller Beteiligten könne man mit diesem Urteil leben, und wenn der Berufung des Ministers nicht stattgegeben werden sollte, könnte eine schwierigere Lage eintreten.

Abg. Aigner (SPD) will sich nicht an der Auslegung des Urteils beteiligen, sondern nur darauf hinweisen, daß es nur ein Teilergebn sei und daß er es schon aus diesem Grunde für richtig halte, daß die Landesregierung im Hinblick auf noch ausstehende Entscheidungen ihre Position noch einmal untermauere, indem sie Berufung einlege. Im übrigen bleibe die SPD bei der Definition "Ersatzbahn", auf die man sich im Ausschuß verständigt habe.

Verkehrsausschuß
22. Sitzung

11.11.1986
ig-mm

Abg. Hardt (CDU) erwidert, die Grundfunktion, die von der zweiten Flugbahn zu übernehmen sei, sei für die CDU die der reinen Ersatzbahn.

An die Landesregierung richtet der Abgeordnete die Frage, ob nicht davon auszugehen sei, daß, wenn dieses Teilurteil, das die nördlichen Anlieger des Flughafens betreffe, vom Land akzeptiert werde und Rechtskraft erlange, dieses rechtskräftige Urteil auch eine gesunde Basis für die Urteilsfindung in den noch ausstehenden Verfahren bilden könne.

Abg. Aigner (SPD) würde es für nicht in Ordnung halten, wenn man darauf abzielte, mit der Zustimmung zu diesem Teilurteil, das 7 von insgesamt 27 Verfahren betreffe - und zwar die Klagen derer, die durch die Ersatzbahn belastet würden, und nicht die Verfahren derjenigen, die begünstigt würden, wenn die Spitzenbelastung auf der Hauptstartbahn nachlasse -, die noch ausstehenden Urteile zu präjudizieren.

Staatssekretär Vollmer teilt mit, daß bereits fünf Berufungen eingelegt worden seien. Die Formulierung des Abg. Hardt, daß damit zu rechnen sei, daß auch in den übrigen Fällen so entschieden werde, wie in einem bereits rechtskräftig gewordenen Urteil bereits entschieden worden sei, könne er als Jurist nicht teilen. Andererseits könne er in einem in so hohem Maße angefochtenen erstinstanzlichen Urteil keine Beruhigungsfunktion erkennen.

Im übrigen betrachte die Landesregierung das Verfahren auch unter dem Gesichtspunkt des Umweltschutzes und wolle diese Gesichtspunkte, die von ihr in der Begründung der Berufung vorgetragen würden, noch einmal von der höheren Instanz prüfen lassen, zumal auch in der Urteilsbegründung auf Seite 181 gesagt werde, daß eine Benutzung der Parallelbahn zum Abbau der Spitzenbetriebssituation im planungsrechtlichen Sinne vernünftigerweise geboten sei.

Abg. Hardt (CDU) weist darauf hin, daß das Gericht die Möglichkeit der Mitbenutzung der zweiten Bahn sogar ausdrücklich zugelassen habe, aber nicht auf der Basis von 34 stündlichen Flugbewegungen, sondern nur auf der Basis von 25 Flugbewegungen, und fragt die Landesregierung, wie sie diesen - entsprechend begründeten - Spruch des Verwaltungsgerichts werte und welche Lösung aus der Sicht der Landesregierung günstiger wäre, ein Einbahnsystem mit 30 Flugbewegungen - also ungefähr das, was zur Zeit auch möglich sei - oder ein Zweibahnsystem bei 25 Flugbewegungen.

Staatssekretär Vollmer möchte die Frage im Hinblick auf das laufende Gerichtsverfahren nicht beantworten.

Verkehrsausschuß
22. Sitzung

11.11.1986
ig-mm

Abg. Dreyer (CDU) deutet die Formulierung auf Seite 3 der Vorlage 10/7705: "Da davon auszugehen war, daß das Urteil weder auf seiten der Flughafenanlieger noch auf seiten der Flughafennutzer eine Befriedungsfunktion erfüllen würde, habe ich ebenfalls zur Fristwahrung Berufung eingelegt." so, daß die Landesregierung, wenn es zu einem außergerichtlichen Vergleich mit den Prozeßgegnern komme, auch bereit wäre, die Berufung zurückzuziehen und sich auf der Basis dieses Urteils zu einigen, und das hielte er für vernünftig.

Staatssekretär Vollmer betont, daß die Landesregierung in ihrer Stellungnahme zunächst auf Seite 3 feststelle, daß sie Berufung eingelegt habe, um die Frist zu wahren, und dann auf Seite 4 ihre Ansicht darlege, daß die Hinnahme dieses Urteils ein umweltpolitisches Defizit für das Land entstehen lassen würde, also eine terminliche und eine sachliche Begründung für die Berufung geliefert habe.

Die Frage des Abg. Strothmann (CDU), ob die noch nicht entschiedenen Verfahren von der gleichen Kammer des Verwaltungsgerichts entschieden würden wie die ersten Verfahren, wird bejaht.

Zu 2: Kapitel 08 080 - Förderung der Luftfahrt - und die im
Beschlußprotokoll aufgeführten Vorlagen

Abg. Dreyer (CDU) unterstreicht den hohen strukturpolitischen Stellenwert, den seine Fraktion der Luftfahrt für alle Wirtschaftsregionen des Landes beimesse. Die CDU halte es für notwendig, daß in beiden Landesteilen eine angemessene und ausgewogene Luftverkehrsinfrastruktur zur Verfügung stehe. Das bedeute, daß die Flugplatzförderung fortgesetzt werden müsse, daß aber auch der Luftverkehr selbst gefördert werden müsse und auch die Maßnahmen zum Schutz vor Angriffen auf die Sicherheit des Luftverkehrs. In diesem Zusammenhang verweist der Redner auf den Antrag der F.D.P.-Fraktion (Anlage).

Bereits nach den Haushaltsberatungen des Jahres 1986 hätten Gespräche über die Möglichkeit stattgefunden, auch Erneuerungsinvestitionen in die Förderung einzubeziehen, so daß er davon ausgehe, daß diese neue Förderung sowie vor allem auch die Veränderung der Fördersätze (Vorlage 10/619) einmütig gebilligt würden. Diese Erhöhung der Sätze entspreche zwar nicht ganz den Wünschen der Flugplatzbetreiber, aber stelle doch eine kräftige Verbesserung gegenüber der jetzigen Förderung dar.

Verkehrsausschuß
22. Sitzung

11.11.1986
ig-mm

Was die Förderung der Verkehrslinien angehe, so sei inzwischen eine Situation erreicht worden, in der die meisten Linien gar nicht mehr auf eine Förderung angewiesen seien, insbesondere die Verbindungen, die von den Flugplätzen Münster/Osnabrück, Paderborn/Lippstadt und Dortmund aus unterhalten würden. - Von kleineren Differenzierungen abgesehen, sei die CDU mit den vom Minister vorgetragenen Grundsätzen einverstanden.

Abg. Aigner (SPD) könnte alles unterstreichen, was Abg. Dreyer vorgetragen hat, möchte jedoch noch einmal den Standpunkt auch seiner Fraktion betonen, daß die Luftfahrt für alle Wirtschaftsregionen des Landes einen hohen strukturpolitischen Stellenwert habe und daß es die Aufgabe des Landes sei, eine angemessene und ausgewogene Luftverkehrsinfrastruktur zur Verfügung zu stellen.

Auch mit der Neufassung der Richtlinien sei seine Fraktion, vor allem im Hinblick auf die Bemessung der Fördersätze, einverstanden. Sie glaube, daß es besser sei, Prioritäten zu setzen, als mit der Gießkanne vorzugehen und durch höhere Fördersätze die Investitionsbereitschaft insbesondere der regionalen Flugplatzbetreiber zusätzlich zu puschen. Die Zustimmung seiner Fraktion finde auch die Zweckbestimmung, durch die erstmals Erneuerungsinvestitionen in die Förderung einbezogen würden.

Der Abgeordnete unterstreicht die positive Entwicklung des Passagieraufkommens, das von 11 820 Personen im Jahre 1975 auf 137 918 Passagiere im Jahre 1985 gestiegen sei. Er erwähnt ferner, daß es zu einer Erweiterung des Verkehrsnetzes gekommen sei, vor allem was die Strecken nach Berlin angehe.

Für den regionalen Luftverkehr seien zwei Punkte von Bedeutung, mit denen sich der Verkehrsausschuß intensiv befassen müsse und für die ein bundeseinheitliches Konzept entwickelt werden müsse. Dabei gehe es einmal um die EG-Bestrebungen, die unter dem Stichwort Deregulierung bekannt seien, und zum anderen um die Hochgeschwindigkeitsstrecken der Bundesbahn. Nach Auffassung seiner Fraktion dürfe es nicht zu einer unnötigen Konkurrenzierung kommen, sondern man müsse sich um ein sinnvolles Miteinander bemühen.

Die Ansätze der Titelgruppe 63 fänden die Zustimmung der SPD. In diesem Zusammenhang wolle er trotzdem noch einmal fragen, inwieweit mit einer Übernahme der Kosten für die Flugsicherung, zum Beispiel auf dem Flughafen Münster/Osnabrück, durch den Bund zu rechnen sei. Der Presse habe er entnommen, daß der Bundesverkehrsminister die Kostenübernahme mit dem Hinweis auf eine Erklärung des Landes und der Flughafengesellschaften aus dem Jahre 1974 nach wie vor ablehne. Die SPD sei dagegen der Meinung, daß, nachdem der Flughafen Münster/Osnabrück in den sogenannten

Verkehrsausschuß
22. Sitzung

11.11.1986
ig-mm

Zehnerclub eingetreten sei, der Bund die Kosten der Flugsicherung für diesen Bereich übernehmen müsse. Unter Hinweis auf eine gemeinsame Sitzung des Verkehrsausschusses und des Innenausschusses im Flughafen Düsseldorf am 02.12.1985 (APr 10/131/132) erklärt der Abgeordnete, hier gehe es um die Frage, ob der Bund bereit sei, die durch die Bedienung der Sicherheitseinrichtungen und Sicherheitsgeräte entstehenden Personalkosten zu übernehmen. Er halte das nicht in erster Linie für eine Aufgabe des Landes. Deshalb bitte er das Ministerium um einen Sachstandsbericht.

Über die volle Umsetzung des Maßnahmenkataloges zur Förderung des Flughafens Köln/Bonn habe der Ausschuß am 26.06. dieses Jahres gesprochen (APr 10/310). Auch wenn die gewünschten Verlagerungen nicht allein durch dirigistische Maßnahmen vollzogen werden könnten und sollten, so sei es doch notwendig, die Bemühungen in Einzelpunkten fortzusetzen. Noch offen sei die Institutionalisierung der Zusammenarbeit zwischen den Flughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn, und auch die Frage des S-Bahn-Anschlusses des Flughafens sollte noch einmal erörtert werden.

Frau Abg. Thomann-Stahl (F.D.P.) stellt mit Befriedigung fest, aus der Einführungsrede des Ministers und den vorgelegten Unterlagen sei zu erkennen, daß ein Umdenkungsprozeß im Ministerium im Gange sei und daß der Stellenwert des regionalen Luftverkehrs für die Wirtschafts- und Strukturpolitik zunehmend erkannt werde.

Ebenso begrüße ihre Fraktion, daß die Forderungen aus dem SPD-Antrag im Hinblick auf die Verbesserung der Förderung der regionalen Flughäfen nun in die Tat umgesetzt worden seien. Angesichts der Begrenztheit der Mittel sei das ein begrüßenswerter Einstieg.

Im Hinblick auf die Liberalisierung auf EG-Ebene stimme sie den Ausführungen des Abg. Aigner zu. Darüber müsse im Ausschuß gesprochen werden.

Die Abgeordnete legt dem Ausschuß einen Antrag der F.D.P. vor, eine langfristige Konzeption der personellen und materiellen Ausstattung der Flugplätze vorzulegen, die deren Wahrnehmung von Luftaufsichtsaufgaben sichere (siehe Anlage). Berichten zufolge würden für die Flugplätze, auf denen spezielle Kontrollzonen eingerichtet würden, die dafür in größerer Zahl als bisher erforderlichen Controller aus dem Personalbestand des Landesbeauftragten für Luft herausgezogen. Das bedeute, daß diese Controller von Flugplätzen, auf denen keine Kontrollzonen eingerichtet würden, die aber ihre Flugsicherungsaufgaben nach wie vor erfüllen müßten, abgezogen und in den größeren Flughäfen eingesetzt würden und daß die kleineren Flughäfen für ihre Luft-

sicherungsaufgaben in den Abendstunden oder an Wochenenden zum Teil ehrenamtliches Personal einsetzen müßten.

Sie könne diese Berichte nicht nachvollziehen, da der Personaleinsatz im Einzelplan 08 nicht spezifiziert genug angegeben sei; aber wenn sie zuträfen, dann wäre das eine Situation, die man nicht hinnehmen könne. Es wäre untragbar, wenn unter Umständen Personen, die bereits einen Zehnstunden-Arbeitstag hinter sich hätten, ehrenamtlich solch verantwortungsvolle Tätigkeiten ausüben müßten. Hier seien die Prioritäten falsch gesetzt, und deshalb habe die F.D.P. ihren Antrag gestellt.

Abg. Eichhorn (SPD), der einwendet, daß Anträge erst zur Antrags-sitzung gestellt werden könnten, hält der Vorsitzende entgegen, ein Antrag einer Fraktion könne jederzeit eingebracht werden. Er möchte den Antrag am Schluß der Sitzung zur Abstimmung stellen.

Abg. Aigner (SPD) bittet das Ministerium, bis zur nächsten Sitzung anzugeben, wie hoch - zumindest schätzungsweise - die Kosten dieses Antrags würden. Es stehe gerade einer Fraktion, deren Vorsitzender die Einsparung von 2 Millionen DM in diesem Haushalt gefordert habe, schlecht an, derartig kostenträchtige Anträge zu stellen.

Frau Abg. Thomann-Stahl (F.D.P.) erwidert, vielleicht könne man sich darauf verständigen, zunächst nur eine Auskunft darüber zu fordern, wieviel Personal beim Beauftragten für Luft zur Zeit tätig sei, wie viele Personen aus diesem Bereich als Controller ausgebildet würden und wie viele für kleinere Flughäfen ohne Kontrollzonen zur Verfügung ständen.

Abg. Dreyer (CDU) bittet das Ministerium, dem Ausschuß bis zur nächsten Sitzung seine mittelfristigen Berechnungen über die Kosten der Luftaufsichtsaufgaben zur Verfügung zu stellen, damit man eine Basis für die Beratung des F.D.P.-Antrages gewinne.

Leitender Ministerialrat Dr. Braun (Ministerium für Wirtschaft, Mittelstand und Technologie) beantwortet die bis dahin gestellten Fragen. Die Deregulation nach amerikanischem Vorbild finde seitens der Bundesrepublik keine Unterstützung. Trotz aller notwendigen Liberalisierungsanstrengungen, die vom Bund und den Ländern einhellig unterstützt würden, werde einer kompletten Open-sky-Politik, wie sie in den USA seit einigen Jahren mit zum Teil verheerenden Folgen betrieben werde, nicht das Wort geredet.

Verkehrsausschuß
22. Sitzung

11.11.1986

ig-mm

Die Fragen, die die Abgeordneten in der Ausschußsitzung am 05.09.1985 (APr 10/39) im Hinblick auf die mögliche Konkurrenz zwischen den Hochgeschwindigkeitsstrecken der Bundesbahn und dem Regionalluftverkehr gestellt hätten, seien in Vorlage 10/407 beantwortet worden. - Hier wirft Abg. Aigner (SPD) ein, daß die Auswirkungen auf die Bundesbahn nicht untersucht worden seien.

Zur Flugsicherung auf dem Flughafen Münster/Osnabrück berichtet IMR Dr. Braun weiter, dieser Flughafen sei seit dem 01.01. dieses Jahres zum internationalen Verkehrsflughafen heraufgestuft worden, und das Ministerium setze unverändert seine seit Jahren laufenden, aber leider bisher erfolglos gebliebenen Bemühungen fort, den Bund zur Übernahme der Flugverkehrskontrolle auf diesem Flughafen zu bewegen. Es sei absolut unverständlich, daß ein Flughafen mit nicht unerheblich mehr als 200 000 Passagieren pro Jahr nicht in die Flugsicherung des Bundes komme, während ein anderer auch internationaler Flughafen mit wesentlich weniger Luftbewegungen und Fluggästen vom Bund finanziert werde.

Zu dem Maßnahmenkatalog für die Hebung der Attraktivität des Flughafens Köln/Bonn, der den Abgeordneten in Vorlage 10/544 vom 29.08.1986 mitgeteilt worden sei, könne er ergänzen, daß sich - auch als Auswirkung der bisher möglich gewordenen Umsetzung dieses Maßnahmenkataloges - das Leistungsangebot des Flughafens insbesondere im Luftfrachtsektor deutlich verbessert habe. Die israelische Luftverkehrsgesellschaft El Al habe eine Frachtverbindung Tel Aviv - Köln - New York eingerichtet, und die skandinavische Luftfahrtgesellschaft SAS habe ihren europäischen Luftfrachtknoten nach Köln/Bonn verlegt. Auch die United Parcels Services habe in Köln/Bonn ein europäisches Luftfrachtdrehkreuz eingerichtet.

Die Flughafengesellschaft habe aber auch ihre Werbemaßnahmen auf dem Passagiersektor erheblich intensiviert und betreibe die verschiedensten Aktionen auf dem Flughafen. Der Nonstop-Luftverkehr von Nordrhein-Westfalen nach Israel sei in Köln/Bonn konzentriert, und der Charterverkehr in die Schwarzmeerländer ab Köln/Bonn sei durch eine Verbilligung der Flugpreise verstärkt worden.

Neben einer allgemeinen Situationsverbesserung im Luftverkehr sei es auch den vom Ministerium angeregten Maßnahmen zu verdanken, daß sich der Flughafen Köln/Bonn nach anfänglichen Rückschlägen zu Beginn der 80er Jahre seit etwa 1983 sowohl im Passagier- als auch besonders im Frachtverkehr in einer ständigen Aufwärtsentwicklung befinde. Für das laufende Jahr sei allerdings mit einem erheblichen Rückgang im Schwarzmeerverkehr zu rechnen, vermutlich als Folge der Katastrophe von Tschernobyl.