

Verkehrsausschuß
48. Sitzung

22.09.1988
the-ro

von Dortmund-Wickede nach München, Nürnberg, Stuttgart, Lyon, Berlin und London.

Die genannten Flugplätze sollen weiterhin mit modernen Fernmelde-, Navigations- und Funkgeräten ausgerüstet werden, um den Betrieb einer Kontrollzone zu sichern. Damit wird eine Verbesserung der Regelmäßigkeit und der Pünktlichkeit des Regionalluftverkehrs erzielt, und es werden die betrieblichen, verkehrlichen und sonstigen Voraussetzungen dafür an dem betreffenden Flugplatz erfüllt.

Ich darf darauf aufmerksam machen, daß der Landesregierung ferner ein Antrag des Siegerland-Flughafens auf Einrichtung einer Kontrollzone vorliegt.

Ich komme damit zu Sicherheitsmaßnahmen auf Flugplätzen
- Kapitel 08 080 Titelgruppe 68 -:

Hier ist eine Steigerung der Ausgaben um 1,5 Millionen DM von 1,9 Millionen auf 3,4 Millionen DM vorgesehen.

Maßnahmen zum Schutz vor Angriffen auf die Sicherheit des Luftverkehrs sind in Bundesauftragsverwaltung und vom Land Nordrhein-Westfalen auf allen Verkehrsflughäfen und in Dortmund-Wickede, dem einzigen Verkehrslandeplatz mit Bedarfsluftverkehrslinien, durchzuführen. Allerdings finden auf dem Regionalflughafen Siegerland bisher keine Personen- und Gepäckkontrollen statt.

Für das Haushaltsjahr 1989 müssen die Ausgaben für die Sicherheitsmaßnahmen im wesentlichen aus folgenden Gründen um 1,5 Millionen DM erhöht werden:

- Die höheren Betriebskosten für die neuerrichtete zweite Simulationskammer auf dem Flughafen Köln/Bonn betragen ca. 500 000 DM. Hinzu kommen rd. 630 000 DM für zusätzliches Personal zur Bedienung der Simulationskammer und für die Zwischenlagerung der sicherheitsbehandelten Luftfracht. Wir brauchen hierfür künftig 18 statt bisher 6 Mitarbeiter. Sie wissen daß das vor allen Dingen für den deutsch-israelischen Luftfrachtverkehr eine entscheidende Voraussetzung ist.
- Darüber hinaus müssen wir in Köln für die Anmietung eines explosionsgeschützten Zwischenlagergebäudes sorgen. Dieses Gebäude wird Anfang 1989 fertiggestellt sein. Die Mietkosten werden sich gegenüber der jetzigen kleineren Zwischenlagerfläche um 200 000 DM erhöhen.
- Außerdem führt der starke Anstieg des Fluggastaufkommens in Münster/Osnabrück, Paderborn/Lippstadt und Dortmund zu einem verstärkten Einsatz von Fluggastkontrollkräften,

Verkehrsausschuß
48. Sitzung

22.09.1988
the-ro

die auf diesen Plätzen von den Flughafengesellschaften gegen Kostenerstattung gestellt werden. Hierfür sind Mehrkosten in Höhe von etwa 200 000 DM zu erwarten.

Ich möchte noch auf folgendes hinweisen: Die Frage der künftigen Organisation der Fluggastkontrollen in Düsseldorf und Köln/Bonn entsprechend § 29 c Luftverkehrsgesetz konnte bisher noch nicht abschließend beantwortet werden. Die Landesregierung ist daher bei der Aufstellung des Haushalts 1989 bei Kapitel 08 080 Titelgruppe 68 von der zur Zeit praktizierten Regelung ausgegangen, wonach der Innenminister für die personelle Ausstattung des Fluggastkontrolldienstes zuständig ist. Sie ist hier also nicht veranschlagt, sondern im Einzelplan 03.

Der Abschlußbericht der Arbeitsgruppe "Fluggastkontrollen" liegt noch nicht vor. Sollte sich bei der Organisation der derzeitigen Kontrollmaßnahmen im Amtshilfeverfahren durch die Polizei eine Änderung ergeben, so ist mit einer Realisierung in diesem Jahr wohl nicht mehr zu rechnen. Damit die Fluggastkontrollen weiterhin stattfinden können, muß also der derzeitige Personalbestand über das Jahresende hinaus gehalten werden.

Ich halte es daher für unumgänglich, daß der kw-Vermerk für die im laufenden Jahr geschaffenen 80 zusätzlichen Stellen für Fluggastkontrollkräfte um ein Jahr verlängert wird. Dazu erbitte ich ein fachliches Votum dieses Ausschusses für die Beratungen des Einzelplans 03.

Die expansive Entwicklung im Luftverkehr wird sich auch in den nächsten Jahren fortsetzen. Die Landespolitik muß daher vorausschauend der sich abzeichnenden Entwicklung durch einen weiteren qualifizierten Ausbau der Luftverkehrsinfrastruktur Rechnung tragen. Hierzu gehört nach meiner Auffassung vorrangig die Verbesserung der Bodenbindung der Flughäfen, die Zusammenarbeit der Flughäfen an der Rheinschiene untereinander und mit den Schwerpunkt-Verkehrslandeplätzen, die ihrer Entlastung dienen, und die Verbindung der beiden Großflughäfen untereinander, Stichwort: Transrapid. Ich vertraue dabei unverändert auf die Zusage des Bundeskanzlers anlässlich der Ruhrgebietskonferenz, eine solche Verbindung der beiden Großflughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn zu schaffen.

Um die Bedeutung der Luftverkehrsbasis Nordrhein-Westfalen im Luftverkehrssystem der Bundesrepublik Deutschland, aber auch im Verhältnis zu den westlichen Nachbarländern zu steigern, fördert die Landesregierung mit Nachdruck die Kooperation von Düsseldorf und Köln/Bonn. Die Landesregierung ist der Überzeugung, daß die ökonomisch sinnvolle Zusammenführung beider Flughafengesellschaften unter dem Dach einer geschäftsführenden Holding die Wettbewerbsposition der nordrhein-westfälischen Großflughäfen gegenüber den Benelux-Flughäfen und

Verkehrsausschuß
48. Sitzung

22.09.1988
the-ro.

auch dem Flughafen Frankfurt stärkt. Auf lange Sicht kann die Nutzung der Kapazitäten beider Flughafengesellschaften unter einheitlicher Leitung besser erfolgen als unter zwei unabhängig am Markt operierenden Gesellschaften.

Der Vorsitzende verweist auf die dem Ausschuß zwischenzeitlich zugegangenen weiteren Beratungsmaterialien, nämlich Vorlage 10/1752 - Erläuterungen zu den Stellenplänen - und Vorlage 10/1754 - Erläuterungen zu Kapitel 08 080 -.

Der Verkehrsausschuß verzichtet für die heutige Sitzung auf eine Aussprache über den Bericht und verständigt sich auf Vorschlag des Vorsitzenden auf die im Beschlußteil dieses Protokolls wiedergegebenen Termine. - Der Vorsitzende bittet die Fraktionen, Änderungsanträge zum Haushaltsplanentwurf möglichst bis zum 21. November 1988 interfraktionell auszutauschen.

Zu 2 a): Verminderung von militärischem Fluglärm

Siehe Beschlußteil dieses Protokolls!

Zu 2 b): Einheitliche Genehmigung von zivilen Luftfahrtveranstaltungen

Der Minister für Wirtschaft, Mittelstand und Technologie, Dr. Jochimsen, bittet darum, den Ausschuß in Ergänzung der Tagesordnung über die gestrige Sondersitzung des Bund-Länder-Fachausschusses Luftfahrt zum Thema "Einheitliche Genehmigung von zivilen Luftfahrtveranstaltungen" informieren zu dürfen, und trägt dazu wie folgt vor:

Bei der Genehmigung von Luftfahrtveranstaltungen ist - so lautet das Ergebnis - zwischen der Teilnahme von Flugzeugen mit Strahltriebwerkenantrieb, mit Kolbenmotorenantrieb, mit Turbopropantrieb, Hubschraubern und Motorseglern zu differenzieren.

1. Flugzeuge mit Strahltriebwerkenantrieb: Weder Formationskunstflüge noch Formationsflüge noch Kunstflüge sollen genehmigt werden. Sonstige Vorführungsflüge können unter der Voraussetzung genehmigt werden, daß die Mindesthöhen und Mindestabstände zum Publikum eingehalten und Notverfahren und Grenzzustände nicht demonstriert werden.

Verkehrsausschuß
48. Sitzung

22.09.1988
the-ro

Ich darf hier nur nachrichtlich mitteilen, daß der Bundesverteidigungsminister jedoch auch diese Art von Flügen mit militärischen Strahlflugzeugen bis auf weiteres untersagt hat.

2. Flugzeuge mit Kolbenmotorenantrieb: Formationskunstflüge sollen bis auf weiteres nicht genehmigt werden. Zu Formationsflügen gab es keine einheitliche Auffassung unter den Ländern. Der Bundesverkehrsminister und einige Länder sagen: Flüge können genehmigt werden. Nordrhein-Westfalen, Hessen und andere Länder halten dies bis auf weiteres nicht für genehmigungsfähig.

Kunstflüge können genehmigt werden, wobei jedoch insbesondere die Qualifikation der Piloten und das Flugprogramm mit den einzelnen Kunstflugfiguren auf die Genehmigungsfähigkeit hin genauestens überprüft werden sollen. Hier vertrat nur das Land Hessen eine abweichende Meinung, nämlich die, daß auch Kunstflüge von Flugzeugen mit Kolbenmotorenantrieb bis auf weiteres nicht genehmigt werden sollen.

3. Flugzeuge mit Turbopropantrieb: Sie gewinnen bekanntlich zunehmend an Bedeutung. Hier wird differenziert: Solche mit höchstzulässiger Startmasse über 5,7 Tonnen sollen wie Strahlflugzeuge behandelt werden; hier findet also nichts statt. Bei einer höchstzulässigen Startmasse bis 5,7 Tonnen werden sie wie Flugzeuge mit Kolbenmotorenantrieb behandelt.
4. Hubschrauber und Motorsegler sollen bis auf weiteres wie Flugzeuge mit Kolbenmotorenantrieb behandelt werden.

Wir haben also praktisch zwei Kategorien: Strahlflugzeuge mit generellem Verbot sowie Kolbenmotorenantriebe und die ihnen gleichgestellten Gruppen, bei denen Kunstflüge nach Mehrheitsauffassung genehmigt werden können und bei Formationsflügen keine einheitliche Auffassung vertreten wird, aber Formationskunstflüge nicht genehmigt werden sollen.

Es ist klar, daß die gestrige Ausschusssitzung noch nicht alle im Zusammenhang mit der Genehmigung von Luftfahrtveranstaltungen stehenden Fragen und Probleme abschließend behandeln konnte; aber es wird jetzt ein Sonderausschuß gebildet, der bis Ende des Jahres dem Bund-Länder-Fachausschuß Luftfahrt den Entwurf einer für alle Bundesländer verbindlichen Richtlinie für die Genehmigung von Luftfahrtveranstaltungen vorlegen soll.

Dabei sollen unter anderem die Kriterien für die Sicherheit der Luftfahrtveranstaltungen und das Rettungswesen, die Höhe des Versicherungsschutzes sowie die Arten der für eine Teilnahme zulassungsfähigen Luftfahrzeuge endgültig festgelegt werden. Das hat ja auch Zeit bis Ende dieses Jahres, weil in den nächsten Wochen und Monaten solche Veranstaltungen nicht ins Haus stehen.

Verkehrsausschuß
48. Sitzung

22.09.1988
the-ro

Das wollte ich Ihnen auch im Anschluß an die Berichterstattung in der Verkehrsausschußsitzung vom 1. September auf dem Flughafen Münster/Osnabrück vortragen.

Der Vorsitzende stellt fest, es sei erfreulich zu hören, daß aufgrund des Unfalls in Ramstein bereits gehandelt worden sei. Er bittet darum, dem Ausschuß zu gegebener Zeit die endgültige Fassung der Richtlinien zuzuleiten.

Abg. Litterscheid (CDU) möchte wissen, ob zum Beispiel Deutsche Sportflugzeugmeisterschaften weiterhin möglich seien und ob derartige Flugzeuge etwa auch an Flugplatztagen teilnehmen könnten.

Ministerialrat Meyer (MWMT) unterstreicht die Aussage des Ministers, daß derartige Veranstaltungen im nächsten Halbjahr nicht stattfinden. Sofern sie danach stattfinden, seien sie auch nach der jetzt gefundenen Lösung denkbar; denn an derartigen Veranstaltungen nähmen Luftfahrzeuge mit Kolbenmotoren teil, die nach den derzeit erarbeiteten Richtlinien zulässig seien.

Zu 3: Gesetz über die Feststellung des Haushaltsplans des Landes Nordrhein-Westfalen für das Haushaltsjahr 1989 (Haushaltsgesetz 1989)

Gesetzentwurf der Landesregierung
Drucksache 10/3500

hier: Einzelplan 11 - Minister für Stadtentwicklung,
Wohnen und Verkehr

Einführung durch den Minister für Stadtentwicklung, Wohnen
und Verkehr

Der Vorsitzende verweist auf die den Ausschußmitgliedern zugeleiteten Vorlagen 10/1742 - Erläuterungsband einschließlich Stellenpläne - und 10/1749 - Einführung in den Einzelplan 11 -. Er teilt mit, daß sich der Minister für die heutige Sitzung habe entschuldigen lassen.

Unter Hinweis auf den schriftlich vorliegenden ausführlichen Einführungsbericht fragt er, ob eine zusätzliche mündliche Berichterstattung gewünscht werde. Im übrigen erinnert er daran, daß man sich unter TOP 1 darauf verständigt habe, heute auf eine Aussprache zu verzichten, die zum Einzelplan 11 am 6.10.1988 auf der Tagesordnung stehe.