**Landtag**
**Nordrhein-Westfalen**
16. Wahlperiode

**Ausschussprotokoll**
**APr 16/1311**
31.05.2016

# Ausschuss für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr

**66. Sitzung (öffentlich)**

31. Mai 2016

Düsseldorf – Haus des Landtags

14:00 Uhr bis 16:35 Uhr

Vorsitz: Dieter Hilser (SPD)

Protokoll: Dr. Lukas Bartholomei, Thilo Rörtgen

**Verhandlungspunkt:**

**NRW braucht ein Landesluftverkehrskonzept!** **3**

Antrag
der Fraktion der PIRATEN
Drucksache 16/9584

In Verbindung mit:

**Stillstand in der Luftverkehrspolitik beenden – NRW-Luftverkehrskonzeption 2010 endlich fortschreiben**

Antrag
der Fraktion der FDP
Drucksache 16/9599

– Öffentliche Anhörung von Sachverständigen –

*(Teilnehmende Sachverständige und Stellungnahmen siehe Anlage.)*

* * *

**NRW braucht ein Landesluftverkehrskonzept!**

Antrag
der Fraktion der PIRATEN
Drucksache 16/9584

In Verbindung mit:

**Stillstand in der Luftverkehrspolitik beenden – NRW-Luftverkehrskonzeption 2010 endlich fortschreiben**

Antrag
der Fraktion der FDP
Drucksache 16/9599

– Öffentliche Anhörung von Sachverständigen –

*(Teilnehmende Sachverständige und Stellungnahmen siehe Anlage.)*

**Vorsitzender Dieter Hilser:** Meine Damen und Herren, ich begrüße Sie alle herzlich zu unserer heutigen Anhörung des Ausschusses für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr. Insbesondere begrüße ich die Sachverständigen. Ich freue mich, dass Sie unserer Einladung gefolgt sind.

Dieser Anhörung liegt sowohl ein Antrag der Fraktion der Piraten zum Thema „NRW braucht ein Landesluftverkehrskonzept!“, Drucksache 16/9584, als auch der Fraktion der FDP zum Thema „Stillstand in der Luftverkehrspolitik beenden – NRW-Luftverkehrskonzeption 2010 endlich fortschreiben“, Drucksache 16/9599, zugrunde.

Bevor ich mit der Anhörung beginne, möchte ich Ihnen noch einige organisatorische Hinweise geben: Die eingeladenen Sachverständigen werden in zwei Blöcken aufgerufen und können ein vierminütiges Statement vom Platz aus abgeben. Ich möchte mir erlauben, Sie nach Ablauf der 4 Minuten darauf aufmerksam zu machen, zum Schluss zu kommen.

Nach den Eingangsstatements können die Abgeordneten in zwei Runden Fragen an die Sachverständigen richten. Ich möchte darauf hinweisen, dass wir uns in einer öffentlichen Anhörung befinden, die sich von einer Diskussion im üblichen Sinne unterscheidet. Die Ausschussmitglieder haben im Rahmen der Aussprache lediglich die Möglichkeit, Fragen zu stellen, die dann von Ihnen, den Sachverständigen, beantwortet werden können.

In einer ersten Runde möchten wir die Vertreter der vier Flughäfen, den Vertreter des Bundesverbands der deutschen Luftverkehrswirtschaft und den Vertreter des Flughafenverbands ADV zu Wort kommen lassen.

Ich sehe, dass es keine Einwände gibt, und rufe den ersten Sachverständigen für den Flughafen Köln/Bonn, Herrn Michael Garvens, auf.

**Michael Garvens (Vorsitzender der Geschäftsführung Flughafen Köln/Bonn GmbH):** Herr Vorsitzender! Meine sehr geehrten Damen und Herren!

Wir haben es im Gegensatz zu anderen Luftverkehrsregionen hier in NRW mit einer polyzentrischen Flughafenstruktur mit den beiden Schwerpunktflughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn und einer weiteren Anzahl von Regionalflughäfen zu tun, was den föderativen Strukturen in unserem Land entspricht. Natürlich stehen diese Flughäfen in NRW in einem gesunden Wettbewerb – das ist auch gut so. Jeder Flughafen hat nicht nur seine eigene Existenzberechtigung, sondern auch sein eigenes Geschäftsmodell. In Bezug auf Köln/Bonn besteht dies zum einen im nächtlichen Expressfrachtflugverkehr und zum anderen in der Passage im Low-Cost-Verkehr. Wir haben uns in dieser Weise von unserem Nachbarn in Düsseldorf differenziert, was sehr gut funktioniert.

Wir wenden uns ganz klar gegen politische, dirigistische Eingriffe in den Luftverkehrsmarkt, denn nicht die Flughäfen oder das Land entscheiden darüber, wer welchen Flughafen als Abflugort wählt, sondern die Airlines und die Passagiere. Diese Funktionsweise hat sich in NRW in den letzten Jahren gut eingespielt – auch in einer Zeit, in der sich die Regionalflughäfen wirtschaftlich in unruhigem Fahrwasser befinden. Bedenkt man aber, dass der Luftverkehrsmarkt in Deutschland in den nächsten Jahren insgesamt von derzeit 200 Millionen auf perspektivisch 300 Millionen Passagiere wachsen wird, ist es nur eine Frage der Zeit, bis wir aus Kapazitätsgründen alle Flughäfen in diesem Land benötigen.

Wichtig ist mir: Ich halte nichts davon, das Wachstum an den großen Flughäfen in Düsseldorf und Köln/Bonn zu begrenzen oder mit dirigistischen Einschnitten Verkehre von den kleineren Flughäfen in Richtung der großen zu verlagern. Das hat noch nirgendwo auf der Welt in der Form funktioniert. Jeder Flughafen in NRW muss mit seinem Geschäftsmodell wachstumsfähig bleiben und in der Lage sein, sich infrastrukturell zu erweitern.

Zum Abschluss möchte ich auf den wichtigen Aspekt der Betriebszeiten am Flughafen Köln/Bonn hinweisen: Wir sind einer der wenigen Flughäfen in Deutschland, der rund um die Uhr geöffnet ist. Das ist nicht nur bei der Abwicklung unserer Expressfracht für Unternehmen wie UPS, FedEx und DHL, sondern auch im Hinblick auf Passagiernachtflüge wichtig. Bei uns landen nachts mittlerweile in erheblichem Umfang verspätete Passagierflüge, die aufgrund entsprechender betrieblicher Restriktionen in Düsseldorf, Frankfurt oder anderen Flughäfen zu der Uhrzeit nicht mehr landen können und zu uns umgeleitet werden. – Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

**Dr. Ludger Dohm (Sprecher der Geschäftsführung der Flughafen Düsseldorf GmbH):** Sehr geehrter Herr Vorsitzender Hilser! Sehr verehrte Damen und Herren! Herzlichen Dank, dass Sie das Thema Luftverkehr auf die heutige Tagesordnung gesetzt haben. Es ist ja auf allen Ebenen hochaktuell und daher wichtig, dass die Akteure in Nordrhein-Westfalen ihre Kräfte bündeln und gemeinsam Position beziehen.

Aus Sicht des Flughafens Düsseldorf, der, wie Sie wissen, rund 60 % des Passagierverkehrs in Nordrhein-Westfalen abwickelt, sind drei Aspekte von großer Bedeutung.

Erstens. Wir stehen in Europa in einem grenzüberschreitenden Wettbewerb der Wirtschaftsregionen. Das gilt ebenso für Nordrhein-Westfalen und die Metropolregion Rhein-Ruhr. Der Luftverkehr und die Anbindung an das internationale Streckennetz, die Konnektivität, sind ein wesentlicher Indikator für die Zukunftsfähigkeit einer Wirtschaftsregion. Das belegen ganz aktuell auch die Studien zum Luftverkehrskonzept der Bundesregierung.

Wenn wir also über Luftverkehr und Wettbewerb in NRW sprechen, geht es aus Sicht des Flughafens Düsseldorf nicht primär um den Wettbewerb zwischen den einzelnen NRW-Standorten. NRW hat, wie Herr Garvens gerade auch angesprochen hat, ein historisch gewachsenes System mit vergleichsweise vielen Flughäfen. Aber bislang haben alle Standorte und Betreiber ihr valides Marktsegment gefunden.

Für Düsseldorf sehe ich die Konkurrenz stärker in den leistungsfähigen Airports der europäischen Nachbarn. Wir müssen darauf achten, ihnen gegenüber nicht zu viel Boden zu verlieren und den Mobilitätsbedarf im eigenen Bundesland abzudecken. Gerade bei den Langstrecken ist der Wettbewerb extrem hart. Ein Flughafen benötigt eine gewisse Kapazität mit Zubringer- und Abbringerverkehren, um im internationalen Streckennetz der Airlines zu bestehen. Nordrhein-Westfalen braucht deshalb einen starken Flughafen, der das Tor zur bzw. aus der Welt offen hält. Die Interkontinentalverbindungen aus oder in unsere Region hinein gehen, kurz gesagt, über Düsseldorf – 130 Langstreckenabflüge wöchentlich. Wenn sie nicht über Düsseldorf gehen, gehen sie in den allermeisten Fällen auch nicht über Nordrhein-Westfalen. Das ist über die kleineren Standorte einfach nicht abbildbar.

Wenn wir am Flughafen Düsseldorf in diesem Segment Kapazität einbüßen, dann geht diese Kapazität für die gesamte Region verloren. Deshalb ist hier die NRW-Politik gefragt, mit starker Stimme für den Standort Düsseldorf zu sprechen.

Zweitens. Luftverkehr ist eine Wachstumsbranche. Das DLR und die Branchenverbände prognostizieren für das Passagieraufkommen in Deutschland bis 2030 ein Wachstum von durchschnittlich gut 3 % pro Jahr. International ist der Zuwachs noch wesentlich größer.

Für den Flughafen Düsseldorf bedeutet das, dass wir seit Jahren eine reale Übernachfrage nach Slots in allen Marktsegmenten verzeichnen. Die Airlines melden zweimal im Jahr ihren Bedarf beim Bundesflughafenkoordinator an, der die Düsseldorfer Slots vergibt. Sie dokumentieren damit regelmäßig mit Brief und Siegel, dass die Airlines den Flughafen Düsseldorf häufiger ansteuern wollen.

Wir, als Flughafen Düsseldorf, haben deshalb im Februar 2015 einen Antrag auf Kapazitätserweiterung beim Landesverkehrsministerium eingereicht. Der Antrag beinhaltet eine Ausweitung unserer Slotkapazität um 16 % bis 2030. Das ist im Vergleich zu den genannten Wachstumsprognosen im Luftverkehr noch sehr moderat. Diese Kapazitätserweiterung würde die Infrastruktur hierzulande mit einem Schlag, ohne Einsatz von Steuermitteln und ohne Baumaßnahmen außerhalb des Flughafenzaunes, enorm ertüchtigen. Ein positiver Nebeneffekt wären zudem rund 1.200 neue Arbeitsplätze direkt am Flughafen Düsseldorf.

Ich möchte hervorheben, dass wir großen Wert auf Transparenz und Nachvollziehbarkeit für die Anwohner legen. Auch hier noch einmal die Botschaft: Wir halten am Angerland-Vergleich und an den bestehenden strengen Regelungen zum Nachtflug fest. Wir hoffen, dass wir durch flexiblere Abläufe im Tagesablauf weniger Verspätungen in den Abendstunden haben werden.

Drittens. Wir hören immer wieder Vorschläge, Verkehre und damit auch Emissionen gerechter in der Fläche zu verteilen. Politik kann aber Verkehrsaufkommen nicht von einem an einen anderen Flughafen verschieben. Die Entscheidung, von wo und nach wo eine Flugverbindung angeboten wird, liegt in erster Linie bei den Airlines – überall auf dem Globus. Das ist auch richtig, denn die Airlines tragen das wirtschaftliche Risiko. Man kann Passagiere und Flüge nicht einfach innerhalb der Region verschieben.

Von einem Luftverkehrskonzept des Landes erwarten wir daher in erster Linie, dass es den Standort Nordrhein-Westfalen und seine Akteure langfristig wettbewerbsfähig hält. Wir brauchen ein klares politisches Signal in Richtung Bundes- und EU-Ebene. Ich hoffe auf ein konstruktives Miteinander und eine positive Entwicklung des Luftverkehrs in Nordrhein-Westfalen. – Vielen Dank.

**Ludger van Bebber (Geschäftsführer Airport Weeze Flughafen Niederrhein GmbH):** Sehr geehrter Herr Vorsitzender Hilser! Ich freue mich, dass ich speziell die Positionen aus Weeze beleuchten kann.

Wir liegen nahe der niederländischen Grenze, fertigen rund 40 % niederländische Passagiere ab und sind gleichzeitig zu mehr als 90 % im privaten Eigentum eines Niederländers. Der Flughafen Weeze ist mit 1,9 Millionen Passagieren hinter Düsseldorf und Köln/Bonn einer der großen Flughäfen und hat im letzten Jahr bei 22 Millionen € Umsatz 2,2 Millionen € Gewinn und 6,5 Millionen € operativen Gewinn gemacht. Wir sind also ein gut profitables Unternehmen, auch wenn das immer mal wieder anders dargestellt wird, aber ich schicke gerne jedem unsere Abschlussbilanzen mit Erklärungen, wenn der Bedarf da ist.

Wir sind ein Kind der Liberalisierung, also dem Megatrend des Luftverkehrs, und der Low-Cost-Entwicklung und schauen in Bezug auf die Diskussionen in NRW besonders auf die Niederlande. Es ist völlig klar, dass man keine Airline anweisen kann, von A nach B zu fliegen, und wir glauben, dass ein Blick auf die Niederlande und auf den dortigen Prozess der Erarbeitung eines Luftverkehrskonzepts lohnt. Am Ende hatten sie dort das gleiche Problem, das Wachstum unterzubringen, und haben im Einklang allen Standorten zu Wachstum verholfen. Mir scheint, dass alle dort damit zufrieden sind.

Wir vergeben in NRW aus unserer Sicht die Chance, uns an diesem Vorbild zu orientieren, wenn wir den Entwurf des LEPs in dieser Form verabschieden. Denn im LEP klassifizieren wir die Flughäfen vor und reglementieren sie zu stark. Damit sind die großen Aussagen, die ein Luftverkehrskonzept treffen muss, vorentschieden. Überspitzt gesagt glauben wir, dass es Weeze mit dem jetzigen Entwurf des LEPs, wenn er im Jahr 2001 gegolten hätte, nicht geben würde. Wir wären nicht genehmigt worden.

Der LEP ist wettbewerbsverzerrend, lässt keine Chancengleichheit und ist – weil er ja auch auf alten Plänen aufbauen soll – in der Abwägung nicht in Ordnung.

Um den Flughafen Weeze herum sind eigentlich alle Akteure glücklich mit unserer Entwicklung – die Anwohner, das kommunale Umfeld, unsere Nachbarn und unsere Eigentümer. Uns liegen keine Lärmbeschwerden vor. Offenbar begreifen alle diese Player die Infrastruktur des Flughafens Weeze als Chance und nicht als Risiko. Alle außer dem Land Nordrhein-Westfalen – denn anders können wir den Entwurf des LEPs nicht verstehen.

Unsere Bitte ist: Ändern Sie den LEP und entfernen Sie die Vorklassifizierungen und Abhängigkeiten. Lassen Sie uns dann das Luftverkehrskonzept fortschreiben und nach vernünftigen Lösungen für die Abdeckung des Luftverkehrsbedarfs der Zukunft suchen. Der Vorschlag, Flugverkehre auf Regionalflughäfen zu verlagern, ist von dem jetzigen Entwurf des LEPs überhaupt nicht gedeckt. Wer diesen Vorschlag macht – wo auch immer er herkommt – muss auch gegen den bestehenden LEP sein.

Wir sind der festen Überzeugung, dass Weeze bei der Luftverkehrsentwicklung nicht Teil des Problems, sondern Teil der Lösung ist. – Danke.

**Prof. Gerd Stöwer (Geschäftsführer FMO Flughafen Münster/Osnabrück GmbH):** Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Guten Tag, meine Damen und Herren! Vielen Dank, dass ich hier als Geschäftsführer des Flughafens Münster/Osnabrück vortragen darf.

Zu Beginn ein paar Worte zum Flughafen Münster/Osnabrück und seiner wichtigen Rolle für den gesamten Luftverkehrsstandort Nordrhein-Westfalen. Dieser Flughafen liegt bekanntermaßen im äußersten Norden des Bundeslandes, nur wenige Minuten von Niedersachsen und Holland entfernt. Daher hat der ehemalige Verkehrsminister und spätere Ministerpräsident Wolfgang Clement gesagt: „Münster/Osnabrück sorgt im äußersten Norden des Bundeslandes dafür, dass NRW-Fluggäste in NRW bleiben und nicht nach Niedersachsen oder sogar nach Amsterdam abwandern.“ Damit hat Clement damals schon die wichtige Rolle des Airports Münster/Osnabrück für das Luftverkehrssystem NRW betont.

Wir liegen äußerst verkehrsgünstig – direkt am Kreuz der Autobahnen A1 und A30. Dieser Flughafen ist – was für kleine Flughäfen nicht üblich ist – sehr breit aufgestellt. 15 Airlines fliegen ihn an. Besonderes Alleinstellungsmerkmal im Vergleich zu anderen Flughäfen dieser Größenordnung ist sicherlich, dass wir optimal an die internationalen Drehkreuze angebunden sind. Wir fliegen bis zu zehnmal am Tag mit zwei verschiedenen Netzwerk-Carriern – die Lufthansa nach Frankfurt und München, Turkish Airlines nach Istanbul. Dies alles mit steigender Tendenz. Gerade dieser Linienverkehr ist für die Wirtschaft der Region unheimlich wichtig.

Eine Besonderheit im Luftverkehrsstandort NRW stellt unsere äußerst günstige Lage in der Landschaft dar. Wir haben im Vergleich zu den anderen Flughäfen in NRW eine äußerst geringe Besiedlungsdichte. Der Flughafen liegt quasi auf der grünen Wiese, und das ist der Grund, warum wir auch weiterhin mit leisem Fluggerät rund um die Uhr fliegen können.

Die volkswirtschaftliche Bedeutung für die Region möchte ich in drei Zahlen ausdrücken. Eine Studie hat ergeben, dass 3.500 Arbeitsplätze und eine jährliche Bruttowertschöpfung von 170 Millionen € unserer ländlichen Region sowie und jährliche Steuereinnahmen in Höhe von 40 Millionen € von diesem Flughafen abhängen.

Zum Luftverkehrskonzept 2010 möchte ich Folgendes sagen: Wir haben sicherlich alle die gleiche Auffassung, dass es sehr wichtig und hilfreich war. Aus heutiger Perspektive hat das Luftverkehrskonzept 2010 wichtige Leitlinien für die Weiterentwicklung der Luftverkehrsinfrastruktur in NRW gegeben und im letzten Jahrzehnt einen äußerst wichtigen Beitrag zur Weiterentwicklung des Luftverkehrsstandortes NRW geleistet.

Nach dem heute gültigen Luftverkehrskonzept ist Münster/Osnabrück neben Köln/Bonn und Düsseldorf der dritte Internationale Verkehrsflughafen in NRW. Ich betone dies besonders, weil dies immer wieder vergessen wird. Selbst einer der anwesenden Kollegen hat uns heute in seinem schriftlichen Statement als Regionalflughafen eingeordnet.

Wir haben mittlerweile fast alle Handlungsoptionen des Luftverkehrskonzepts 2010 umgesetzt – Terminalerweiterung, Autobahnanbindung, Vorfelderweiterung – und sind damit unserer wichtigen Rolle gerecht geworden.

Nordrhein-Westfalen braucht ein neues Luftverkehrskonzept mit einem klaren Bekenntnis zum dezentralen Flughafensystem. Die allseits bekannten Prognosen zeigen, dass der Luftverkehr in Deutschland in deutlichem Maße weiter wachsen wird. Deswegen müssen vor allem auch die großen Flughäfen weiterentwickelt werden, aber dort wird es irgendwann wieder zu Engpässen kommen und dann müssen auch die kleineren Flughäfen in der Fläche davon profitieren können und werden dies sicherlich auch tun.

Alle Verkehrsflughäfen in NRW, die großen, die kleinen, die internationalen, die regionalen, haben eine wichtige Bedeutung für den Luftverkehrsstandort und müssen in der Zukunft bedarfsgerecht weiterentwickelt werden. Es ist zwingend erforderlich, dass die Landesregierung und der Landtag sich in einem neuen Luftverkehrskonzept zum bewährten dezentralen Flughafenkonzept positionieren.

Sie wissen alle, dass die Bundesregierung derzeit an einem Luftverkehrskonzept des Bundes arbeitet. Dort wird man sich bekanntermaßen auf die bundespolitisch wichtigen Flughäfen konzentrieren, was allerdings für das bevölkerungsreichste Bundesland NRW nicht ausreicht. NRW braucht ein starkes dezentrales Flughafennetz mit den Verkehrsflughäfen Düsseldorf, Köln/Bonn, Münster/Osnabrück, Niederrhein, Dortmund und Paderborn, und deshalb ist in NRW sehr zeitnah ein eigenes neues Luftverkehrskonzept notwendig.

Wie sollte zukünftig die Rolle des Flughafens Münster/Osnabrück im Luftverkehrssystem des Landes NRW aussehen? – Der FMO kann aufgrund seiner Alleinstellungsmerkmale eine wichtige Rolle im Rahmen des Luftverkehrsstandorts übernehmen: seiner Lage im äußersten Norden, der relativ ungestörten Lage des Airports in der Region mit geringer Besiedlungsdichte, des 24-Stunden-Betriebs, der dort möglich ist, aufgrund der Lage einer nahezu unbegrenzten Möglichkeit eines bedarfsgerechten Aus-

baus sowie die der optimalen Anbindung für die Wirtschaft an die internationalen Drehkreuze. Darüber hinaus haben wir heute Kapazitäten, mit denen wir mehr als die dreifache Menge an Fluggästen abfertigen könnten, die wir heute haben. – Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit.

**Matthias von Randow (Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft e.V.):** Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Der Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft vertritt die Interessen der deutschen Fluggesellschaften und Flughäfen und weiterer Leistungsanbieter im Luftverkehr in Deutschland.

Alle Fraktionen sind sich in Bezug auf den Luftverkehr in einem Punkt einig: Sie alle wollen organisieren, dass Luftverkehrsmobilität bedarfsgerecht angeboten wird, und zwar so, dass Lärm- und Klimaemissionen begrenzt werden. Am wirkungsvollsten geht das mit Investitionen in technische Innovationen. Dazu bedarf es aber Unternehmen, die investieren können.

Die Investitionskraft unserer Luftverkehrsunternehmen in Deutschland schwindet jedoch. Wir haben sehr begrüßt, dass der Bund in einer Marktentwicklungsanalyse untersuchen möchte, warum das so ist. Zum allerersten Mal seit der Liberalisierung des Luftverkehrs in den 90er-Jahren liegt ein solches unabhängiges Gutachten jetzt vor.

Aus diesem Gutachten lässt sich ein veritables Alarmsignal, geradezu ein Weckruf ableiten. Die Gutachter sagen, dass erstens der Wettbewerb international enorm zugenommen hat, zweitens – was noch wichtiger ist – deutsche Flughäfen und Fluggesellschaften dabei klar benachteiligt sind und drittens – und das ist ganz besonders einschlägig – die Benachteiligung ganz erheblich durch wettbewerbsverzerrende Belastungen bedingt ist sind, die der Gesetzgeber selbst geschaffen hat. Nach der Meinung der Gutachter sind es die ordnungs- und fiskalpolitischen Alleingänge des deutschen und europäischen Gesetzgebers, die dafür verantwortlich sind.

Diese einseitigen Belastungen rauben unseren Unternehmen die Kraft, zu investieren, und diese Belastungen führen dazu, dass der Druck auf die Arbeitsbedingungen für unsere Beschäftigten zunimmt.

Nicht dass wir uns missverstehen: Kostenerhöhung und Wettbewerb ist für Wirtschaftsunternehmen und ihre Beschäftigten nichts Unnormales, und wir wissen, wie wir mit so etwas umzugehen haben. Das Problem aber sind gesetzliche Alleingänge auf europäischer und nationaler Ebene, die in unserer international agierenden Branche den Wettbewerb massiv verzerren.

Wir rufen nicht nach Subventionsprogrammen, aber wir stellen folgende Fragen:

Erstens: Warum ist es so, dass im Ausland – sowohl in den USA als auch im europäischen Ausland – die Luftsicherheitskosten im Wesentlichen vom Staat getragen werden, aber hier in Deutschland vollumfänglich von den Nutzern?

Zweitens: Warum ist es so, dass im europäischen Ausland die flugsicherungsfremden Pensionslasten der staatlichen Flugsicherung vom Staat getragen werden, aber in Deutschland von der Flugsicherung in Form von Nutzergebühren den Unternehmen auferlegt werden?

Drittens: Warum unterstützen die relevanten Luftverkehrsstandortländer in der EU bei den Fluggastrechten den Kompromissvorschlag der EU-Kommission und warum geschieht das nicht durch die Bundesregierung?

Viertens: Warum hat Deutschland im nationalen Alleingang eine Luftverkehrssteuer eingeführt, während andere Staaten so etwas vermeiden oder sofort wieder abgeschafft haben?

Wir reden hier nicht über Kleinstbeträge, sondern alleine bei diesen vier Punkten über Summen von über jährlich 2 Milliarden € Sonderbelastungen auf der deutschen Luftverkehrswirtschaft. Wenn wir in Nordrhein-Westfalen künftig leistungsfähige Flughäfen haben wollen, wenn wir Fluggesellschaften haben wollen, die in energieeffiziente, lärmreduzierte, moderne neue Flugzeuge investieren, dann müssen diese ordnungspolitisch höchst problematischen Wettbewerbsverzerrungen unverzüglich noch in dieser Legislaturperiode zurückgedreht oder vollständig abgeschafft werden. Wir bitten Sie, als Abgeordnete des Landtags von Nordrhein-Westfalen, sich dafür starkzumachen, dass der Bund genau dies tut. – Schönen Dank.

**Ralph Beisel (Hauptgeschäftsführer des Flughafenverbands ADV):** Herzlichen Dank, Herr Vorsitzender! Sehr verehrte Damen und Herren Abgeordnete des Landtags NRW! In unserem Verband sind über 50 Flughäfen vertreten – auch noch die Freunde aus Österreich und der Schweiz. Ich kann hier für sechs nordrhein-westfälische Flughäfen sprechen.

In Nordrhein-Westfalen hegt man Zweifel an seinen Flughäfen, die ein bayerischer Abgeordneter niemals aufkommen lassen würde. Dort ist man stolz auf seine Flughäfen. Ich kann Ihnen nur raten: Seien Sie stolz auf Ihre sechs Flughäfen, die wir alle aufgrund ihrer internationalen Anbindungen als Internationale Verkehrsflughäfen klassifizieren.

Entwickeln Sie Ihre Flughäfen weiter, weil Ihre Flughäfen das mehr als nur verdienen. Jeder dieser Flughäfen, ob Dortmund, Düsseldorf, Köln/Bonn, Münster/Osnabrück, Paderborn/Lippstadt oder Weeze/Niederrhein – ich habe sie bewusst in alphabetischer Reihenfolge genannt –, verdient Ihre Unterstützung, denn jeder dieser Flughäfen ist bestens im Markt positioniert. Alle haben sich mit unterschiedlichen Schwerpunkten wunderbar herausgeprägt.

Die Flughafenlandschaft in Nordrhein Westfalen verdient keine irreführenden und falschen Begrifflichkeiten wie „Kannibalisierung“ – die gibt es hier nicht. Wir haben in NRW einen gesunden Wettbewerb zwischen den Flughäfen und eine gute Verteilung in den Regionen. NRW ist ein starkes Bundesland – das größte in Deutschland mit vielen wichtigen polyzentrischen Wirtschaftsräumen – und verdient sechs starke Flughäfen. Wenn Sie das an der Wirtschaftskraft und der Einwohnerzahl des Landes messen, haben Sie in Nordrhein-Westfalen nicht zu viele Flughäfen, sondern genau die hinsichtlich ihrer Größe, Schwerpunktsetzung und regionalen Verteilung richtig differenzierten Flughäfen. Das ist das Asset, das es zu bewahren gilt.

Eine Fraktion hat den Antrag gestellt „NRW braucht ein Landesluftverkehrskonzept!“. – Ganz richtig! Aber NRW braucht vor allem ein Luftverkehrskonzept, in dem das Richtige drinsteht. Das ist Ihre Verantwortung, an die ich heute appellieren möchte. Es gibt kein gelungenes Beispiel – nicht in anderen Bundesländern und nicht im Ausland –, bei dem ein Versuch von Verkehrslenkung erfolgreich war. Politischer Dirigismus im Sinne einer Verkehrslenkung ist der Aberglaube der Unkundigen und funktioniert nicht.

Sie können vieles für die Flughäfen in Ihrem Land tun. Kein Flughafen meines Verbandes ruft nach Subventionierung, sondern sie haben lediglich den Wunsch, sich bedarfsgerecht entsprechend der Nachfrage der Airlines, der Reisenden und der Menschen in NRW weiterzuentwickeln. Ich bitte darum, keine Eingriffe vorzunehmen, die zu Verzerrungen führen.

Geben Sie stattdessen den Flughäfen die Vorteile, die sie im Wettbewerb benötigen. Dazu zählen auch die Betriebszeiten. Wenn andere Flughäfen außerhalb Deutschlands für Frachtverkehr in der Nacht länger geöffnet sind, dann verbietet sich eine Debatte um Kapazitäts- und Betriebszeitenreduzierung am Flughafen Köln/Bonn.

Der Düsseldorfer Flughafen kommt bereits an die Grenzen seiner Kapazitäten, denn Airlines aus dem Ausland bekommen schon keine Slots mehr. Es ist also Ihre Verantwortung, im Hinblick auf die Entwicklung des Düsseldorfer Flughafens das Planfeststellungsverfahren zu unterstützen. Denn NRW braucht auch Langstreckenverkehre über Düsseldorf. Darin besteht die Konnektivität NRWs an Europa und die Welt.

Schätzen und würdigen Sie aber auch das, was die deutschen Verkehrsflughäfen tun und was man gerade auch an den NRW-Flughäfen sieht. Die deutschen Verkehrsflughäfen haben sich Leitlinien für Bürgerbeteiligung gegeben. Wir sind im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern vorbildlich, was Partizipation und Bürgerbeteiligung angeht. Die Bilanz zur Reduzierung des Fluglärms lässt sich sehen: An den Flughäfen in NRW haben sich die lärmabhängigen Entgelte, weil wir immer mehr auf leisere Flugzeuge umsatteln wollen, in den letzten drei Jahren verdoppelt. Wir nutzen damit wirksame Instrumente, denn wir wollen nicht nur wachstumsstarke Infrastruktureinrichtungen, sondern auch für die Bürgerinnen und Bürger in diesem Land verantwortungsbewusste Nachbarn sein. Hierfür erbitten wir Ihre Unterstützung.

**Vorsitzender Dieter Hilser:** Vielen Dank, Herr Beisel. Herzlichen Dank an alle Sachverständigen. – Wir beginnen mit der Fragerunde der Abgeordneten. Herr Kollege Voussem.

**Klaus Voussem (CDU):** Herzlichen Dank, Herr Vorsitzender. Im Namen der CDU-Fraktion auch herzlichen Dank an alle Sachverständigen.

Heute findet durchaus eine besondere Art der Anhörung statt, denn es gibt gar kein aktuelles Luftverkehrskonzept. Somit sprechen wir über ein sogenanntes Nonpaper. Insofern bedanke ich mich auch bei den antragstellenden Fraktionen dafür, dieses Thema auf die Tagesordnung gebracht zu haben.

Meine folgenden Fragen richten sich vor allem an die Vertreter der Airports: Warum wäre eine Fortschreibung des Luftverkehrskonzepts 2010 noch in dieser Wahlperiode

so wichtig gewesen? Inwieweit schadet das fehlende Luftverkehrskonzept in Nordrhein-Westfalen unseren Flughäfen? Ist es zutreffend, dass das deutsche Luftrecht nicht zwischen landesbedeutsamen und regionalbedeutsamen Flughäfen unterscheidet? Ist eine solche Unterscheidung dann im LEP überhaupt sinnvoll?

**Arndt Klocke (GRÜNE):** Vielen Dank, Herr Vorsitzender. Vielen Dank auch an alle Experten für Ihre Ausführungen. Die Runde ist ja sehr hochkarätig besetzt. Unabhängig davon, ob ein Luftverkehrskonzept vorliegt oder es ein sogenanntes Nonpaper ist, wie Kollege Voussem gesagt hat, glaube ich, dass es für unseren Ausschuss und die Debatte im Landtag fruchtbar und informativ ist, dass wir uns mit Ihnen austauschen.

Sie alle haben jeweils in Ihren Ausführungen betont, wie prosperierend und wirtschaftlich erfolgreich die NRW-Flughäfen arbeiten. Herr Dohm, Sie haben ausgeführt, es gebe eine historisch gewachsene Flughafenlandschaft in Nordrhein-Westfalen mit einem heute validen alljährlichen Wachstum. Herr Beisel, Sie haben in Ihrer Stellungnahme geschrieben, dass jeder der sechs Flughäfen am Markt erfolgreich positioniert sei und sich wirtschaftlich erfolgreich entwickle. Ähnliche Aussagen gab es auch von Herrn Garvens.

Wir haben uns gerade die Bilanzen der Regionalflughäfen aufgerufen, die uns bis 2014 vorliegen. Bei jedem Regionalflughafen gibt es wirtschaftliche Fehlbeträge, insbesondere am Flughafen Dortmund, aber auch am Flughafen Münster/Osnabrück. – Wie erklären Sie uns diese Defizite?

Herr Kollege Beisel, ich bin überzeugter Nordrhein-Westfale und bin stolz auf das Land und seine Flughäfen, aber ich hätte gerne, dass sie wirtschaftlich arbeiten und keine jährlichen Defizite einfahren. Uns ist auferlegt, das Wohl der Bürgerinnen und Bürger und insbesondere auch das Wohl der Steuerzahlerinnen und Steuerzahler zu vertreten.

Herr von Randow, die Luftverkehrsabgabe ist ja damals von der schwarz-gelben Koalition eingeführt worden, und die CDU ist bekanntlich weiterhin in der Bundesregierung. Sie haben mich eben angeschaut bei der Forderung, wir sollten uns dafür einsetzen, dass die Abgabe abgeschafft wird. Das trifft jedoch zunächst einmal andere, die es eingeführt haben.

Meine Frage nun an alle: Wie schätzen Sie denn die wirtschaftliche Lage der Flughäfen, insbesondere der Regionalflughäfen, ein?

Herr van Bebber, Sie haben Ihren Flughafen eben als wirtschaftlich erfolgreich dargestellt und gesagt, es gebe keine Konflikte mit Anwohnern. – Ich bin da in Bezug auf die Region anders informiert, was ich aber einfach einmal stehen lassen möchte. Wenn Sie wirtschaftlich so gut dastehen wie dargestellt – wann sind Sie als Unternehmen in der Lage, die Kredite, die Ihnen der Kreis gegeben hat, zurückzuzahlen? Meines Wissens geht es bei diesen Krediten um 34 bis 40 Millionen €, die noch im Raum stehen.

Herr Dohm, in Ihrer schriftlichen Stellungnahme haben Sie betont, dass die Zukunftsperspektive des Düsseldorfer Flughafens ein Sekundär-Hub ist. Wir haben in Deutschland die internationalen Hubs Frankfurt und München. Berlin strebt das mit dem Flug-

hafen, sollte er dann fertiggestellt sein, an. Wie viele Hubs brauchen wir in Deutschland, in einem Industrieland, in einem Luftverkehrsland? Inwiefern möchte sich der Düsseldorfer Flughafen in dieser Frage positionieren?

Herr Dohm, wir haben ja auch schon einmal in einem persönlichen Gespräch über die Verlagerung von Flügen gesprochen. Es gibt in jedem Jahr noch 3.000 Flugbewegungen von Düsseldorf nach Frankfurt, obwohl es eine gut ausgebaute ICE-Verbindung gibt, und auch zahlreiche Kurzstreckenflüge nach Amsterdam. Inwieweit ist Ihr Unternehmen daran interessiert, in Kooperation mit der Bahn und bei entsprechendem Ausbau, Möglichkeiten am Düsseldorfer Bahnhof zu schaffen, um Kurzstreckenflüge zurückzufahren?

Herr Garvens, Sie haben eben auf die Notwendigkeit von Wachstum und Langstreckenflügen hingewiesen. Sie hatten sich im „Kölner Stadt-Anzeiger“ im letzten Jahr im Dezember geäußert, und gesagt, dass die Langstrecke – Eurowings, die jetzt an den Start gegangen ist – zu wirtschaftlich guten Perspektiven führe, aber dass dafür keine neuen Nachtflüge notwendig seien. – Ist das noch immer der Fall oder suchen Sie weiterhin Ihre Perspektive in Bezug auf die Starts und Landungen der Langstreckenflüge auch in der Nacht?

Herr von Randow, Sie haben soeben die zahlreichen Reglementierungen beschrieben, die den deutschen Luftverkehrsmarkt stören und einschränken. Meine Frage an Sie als Vertreter des BDL: Gibt – gibt es nicht neben der Notwendigkeit wirtschaftlichen Wachstums auch die Notwendigkeit, Anwohnerinteressen zu schützen? Ich meine, dass zwischen den Flughäfen in Istanbul und Dubai und dem Flughafen Düsseldorf in Bezug auf die Besiedlung des Umfelds ein großer Unterschied besteht. Der Flughafen Istanbul wird gerade viele Kilometer vor der Stadtgrenze ausgebaut. Der Flughafen Düsseldorf ist ein internationaler Großairport im Stadtgebiet. Weil Sie gerade ausschließlich die – sicherlich wichtigen – wirtschaftlichen Interessen betont haben, würde mich interessieren, inwieweit in Ihrer Verbandsarbeit die Anwohnerinteressen und der Schutz der Anwohner vor Lärm auch eine Rolle spielen?

**Oliver Bayer (PIRATEN):** Vielen Dank, Herr Vorsitzender. Herzlichen Dank vonseiten der Piratenfraktion auch an die Sachverständigen der 1. Runde sowohl für die mündlichen als auch für die schriftlichen Stellungnahmen. Ich glaube, dass diese sehr wertvoll für uns sind und wir mit den Stellungnahmen in nächster Zeit noch intensiv arbeiten werden.

Benötigt Nordrhein-Westfalen ein eigenes Luftverkehrskonzept? Und – Herr Professor Stöwer hat sich dazu schon detailliert geäußert – wie dringend wäre dieses? Sollte das Bundesluftverkehrskonzept auf dem des Landes NRW aufbauen oder ist es vonseiten des Landes angebracht, auf ein Bundeskonzept zu warten? Wie sind im Bundesluftverkehrskonzept die Interessen verteilt? Welchen Einfluss hat NRW dort und welchen Einfluss könnte es haben – mit bzw. ohne eigenes Konzept?

Zu den EU-Beihilfeleitlinien, die in diesem Kontext ja auch eine Rolle spielen: Gesetzt den Fall, dass die EU-Beihilfeleitlinien mindestens so, wie sie momentan formuliert

sind, umgesetzt werden, wie sieht dann die Flughafenstruktur in Nordrhein-Westfalen aus? Welches Profil benötigen die Flughäfen dann?

Ist es so, wie Herr Beisel es dargestellt hat, dass die Schwerpunkte der Flughäfen gut ausdifferenziert sind? Wie kann und soll die Landespolitik darauf sinnvoll Einfluss nehmen?

Zum Thema „Erfolg des Flugverkehrs“ hat Herr Klocke eben schon ganz viele Zitate gebracht. Ich finde die Frage an den Flughafen Weeze bezüglich der Kredite richtig, auch wenn dies nicht konkret das Landesluftverkehrskonzept betrifft.

Speziell an Herrn von Randow und Herrn Beisel: Inwieweit sind denn die bisherigen und die prognostizierten Erfolge sowie die enormen Wachstumsraten des Flugverkehrs einer direkten oder indirekten, offenen oder versteckten Subventionierung geschuldet – also einer direkten finanziellen Unterstützung durch die öffentliche Hand oder einem Verzicht auf Steuereinnahmen, die es bei anderen Verkehrsmitteln gibt? Ist das Wachstum dieser Unterstützung zu verdanken? Ist es für die Existenz der kleineren Flughäfen wichtig, dass es eine finanzielle Unterstützung bzw. Kredite der öffentlichen Hand gibt?

Zuletzt noch einmal an alle zu diesem Traum, Luftverkehr von Düsseldorf zu kleineren Flughäfen verlagern zu können – Herr Dohm und Herr van Bebber haben sich ja schon zu der Verlagerung des Luftverkehrs geäußert, und Herr Beisel hat bereits etwas zur Verkehrslenkung gesagt: Ist das ein Wunschtraum – so wie man nicht den Autoverkehr aus Platzgründen aus dem Ruhrgebiet nach OWL verlagern kann? Wie kann man den Wettbewerb so steuern, dass solch eine Verlagerung funktioniert? Welche Anreize braucht eine solche Verlagerung und welche Kosten entstehen dann? Welche Vergünstigungen müsste man welchem Flughafen einräumen und wer würde dann solche Kosten tragen? – Danke.

**Andreas Becker (SPD):** Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren! Ich bedanke mich ebenfalls für die Wortbeiträge und die schriftlichen Stellungnahmen.

Ich möchte an die Aktuelle Stunde, die wir zuletzt im Landtag diskutiert haben, anknüpfen. In dieser ist deutlich geworden, dass ohne Zweifel ein Luftverkehrskonzept für Nordrhein-Westfalen notwendig ist. Inwieweit macht ein Landesluftverkehrskonzept losgelöst von bundespolitischen Rahmenbedingungen oder europäischen Einflüssen Sinn und inwiefern kann es quasi separat aufgestellt werden?

**Christof Rasche (FDP):** Vielen Dank auch von unserer Seite an die Sachverständigen.

Herr Dohm und Herr Garvens, Herr van Bebber hat eben darauf hingewiesen, dass der LEP wettbewerbsverzerrend ist. Vermutlich sehen das die Vertreter einiger kleinerer Flughäfen genauso. Verfolgen alle Vertreter der Luftverkehrsbranche in Nordrhein-Westfalen auch gemeinsame Ziele?

Herr Dohm, Sie sprachen davon, dass Arbeitsplätze direkt am Flughafen durch die Kapazitätserweiterung entstehen. Das wird immer wieder öffentlich in schriftlicher

Form von Anliegern massiv bezweifelt, die natürlich andere Interessen verfolgen als Sie. Herr Kollege Klocke sprach eben von Konflikten mit Anliegern. Die gibt es aber immer – auch bei der Windkraft und in anderen Branchen. Sind die Zahlen, die Sie verkaufen, richtig? Antworten Sie den Anliegern mit guten Argumenten? Werden Ihre Antworten widerlegt oder stehen sie weltfremd im Raum? Werden einfach unterschiedliche Behauptungen aufgestellt, wobei vielleicht beide nicht richtig sind? Es wäre schön, wenn man hier Klarheit reinbringen könnte.

Und noch eine dritte Frage an Herrn Dohm. In einem Antrag in der letzten Plenarwoche wurde vorgeschlagen, den Verkehr auf die kleineren Flughäfen zumindest teilweise zu verlagern. Wie wichtig ist aus Ihrer Sicht für das gesamte Verkehrssystem, für den Luftverkehr und für die Bevölkerung ein SPNV-Anschluss der Flughäfen? Ist es klug, den in Düsseldorf und Köln ausgiebig zu nutzen, oder ist es besser, die Passagiere mit Autos oder anderen Verkehrsmitteln zu den Flughäfen zu transportieren, wo es diese SPNV-Anschlüsse nicht gibt?

Herr von Randow, Sie sprachen davon, dass der Wettbewerb in Europa und darüber hinaus immer größer wird. Wie gravierend wird dieses Problem für Nordrhein-Westfalen? Denn wir stehen ja nicht nur in diesem Wettbewerb, sondern auch im Wettbewerb mit weiteren Bundesländern. Wenn diese sich besser aufstellen als wir, sind wir wahrscheinlich diejenigen, die am Ende vielleicht durch eigene Fehler Nachteile erleiden. Könnten wir uns in diesem Wettbewerb besser aufstellen als wir es bisher tun?

Eine zweite Frage an Sie, Herr von Randow. Herr Bayer hat gerade schon den Lärmschutz angesprochen. Es gibt Lärmschutzvorgaben für den Luftverkehr – die gibt es auch für den Straßenverkehr und den Schienenverkehr. Wenn wir Passagiere aus der Luft auf die Schiene bringen, bedeutet es dann, dass der Lärm damit reduziert wird oder ist das ein Trugschluss?

Herr Beisel, Sie haben gesagt, dass alle Flughäfen in Nordrhein-Westfalen – wir sollten stolz darauf sein – unsere Unterstützung verdienten. Sagen Sie uns doch bitte, wo konkret die Unterstützung fehlt.

**Arndt Klocke (GRÜNE):** Herr Dohm, zu den Perspektiven am Düsseldorfer Flughafen: Ich habe mir die Bilanzen der letzten Jahre und die Zuwächse insbesondere im touristischen Segment angeschaut. Am Wochenende oder teilweise in der Woche zwischen 7:00 und 8:00 Uhr werden ja im Wesentlichen nur touristische Ziele angeflogen. Wo sehen Sie mit Blick auf die nächsten fünf Jahre Wachstumsperspektiven bei welcher Art von Flügen? Teilen Sie meine Einschätzung oder habe ich mir nur die falschen Statistiken angeschaut?

**Vorsitzender Dieter Hilser:** Vielen Dank. – Es folgen die Stellungnahmen der Sachverständigen. Wir beginnen mit Herrn Garvens.

**Michael Garvens (Vorsitzender der Geschäftsführung Flughafen Köln/Bonn GmbH):** Meine Damen und Herren, noch einmal grundsätzlich zur Dringlichkeit eines Luftverkehrskonzepts und zum LEP: Ich bin der Auffassung, dass man mit dem LEP

das Pferd vom Schwanz her aufgezäumt hat. Denn im Zuge dieses LEP sind gewisse Vorfestlegungen getroffen worden, indem man gewisse Flughäfen in NRW im Vorfeld einer Kategorie zugeordnet hat. Besser wäre natürlich gewesen, man hätte es umgekehrt gemacht: zuerst ein Landesluftverkehrskonzept auf den Weg zu bringen und dann im Nachgang dieses Konzept im LEP abzubilden.

Grundsätzlich bin ich der Auffassung, dass es relativ wenig Sinn macht, die Flughäfen zu kategorisieren. Ich bin nach wie vor der Auffassung, dass es Aufgabe des Marktes ist, zu entscheiden, welcher Flughafen in NRW bzw. in ganz Deutschland eine entsprechende Existenzberechtigung hat und, wenn ja, in welchem Geschäftsfeld.

Sie wissen sicherlich alle, dass es eine neue EU-Direktive gibt, nach der bis zum Jahr 2024 sichergestellt sein muss, dass – das gilt übrigens für alle Flughäfen in der EU – ein Flughafen nicht dauerhaft Betriebssubventionen erhalten darf. Damit ist aus meiner Sicht gesetzlich genau definiert, welcher Flughafen eine Existenzberechtigung hat oder nicht.

Insgesamt zum Thema „Subventionierung des Luftverkehrs“: Entschuldigen Sie, wenn ich das etwas spöttisch sage, aber wenn wir uns mit anderen Verkehrsträgern vergleichen – nehmen wir das Beispiel der DB AG, die Jahr für Jahr mit einem Betrag von knapp 20 Milliarden € Steuergeldern subventioniert wird –, gehört der Luftverkehr nach wie vor zu einem der ganz wenigen Verkehrsträger, der sich eigenwirtschaftlich bzw. privat finanziert. Wenn überhaupt ist der Luftverkehr in minimalstem Umfang auf steuerliche Förderung angewiesen.

Zu den Detailfragen zur Eurowings-Langstrecke – eine ganz bedeutsame Entwicklung am Flughafen Köln/Bonn –: Der Flughafen Köln/Bonn wird sich perspektivisch – natürlich mit deutlichem Abstand hinter Frankfurt und München – zum drittwichtigsten Lufthansalangstreckenstandort in Deutschland entwickeln. Wir gehen davon aus, dass bereits zum Winterflugplan bis zu sieben Langstreckenflugzeuge der Eurowings bei uns am Flughafen stationiert sein werden. Eurowings ist übrigens innerhalb des Lufthansakonzerns die priorisierte Plattform, die in Zukunft alleine noch wachsen wird. Wir gehen davon aus, dass die Lufthansa-Classic-Plattform in den nächsten Jahren perspektivisch schrumpfen wird.

Wir planen, dass diese neuen Langstreckenflüge über den Tag abgewickelt werden. Nachtflüge sehen wir perspektivisch nur dann, wenn es zu einer Verspätungssituation kommen sollte. Allerdings möchte ich auch darauf hinweisen, dass dieser Rund-um-die-Uhr-Betrieb für uns sehr, sehr wichtig ist. Insbesondere mit den Flughäfen im benachbarten Ausland – ob Paris, London oder Amsterdam –, die alle rund um die Uhr operieren können, stehen wir in NRW aufgrund unserer Randlage in einem sehr harten Wettbewerb.

Schauen wir doch einmal auf Holland: Der Flughafen Amsterdam kommt mittlerweile auf fast genauso viele Passagiere wie der Flughafen Frankfurt. Im Vergleich der Einwohnerzahlen Hollands und Deutschlands wird deutlich, dass wir das sogenannte „Dubai“ eigentlich unmittelbar vor der Haustür haben. Es muss daher unser Anspruch sein, möglichst viel der Luftverkehrsnachfrage in Nordrhein-Westfalen – Nordrhein-

Westfalen ist innerhalb Deutschlands die potenteste Luftverkehrs-Catchment-Area – über NRW-Flughäfen abzuwickeln.

Zu der Frage von Herrn Klocke: In Köln/Bonn tun wir sehr viel, was die Vermeidung von Fluglärm angeht – auch insbesondere in der Nacht, wo wir in vielfältigen Schritten die Gebühren deutlich angehoben haben. Es wird übrigens im nächsten Jahr noch ein weiterer Schritt speziell für Passagiernachtflüge erfolgen. Man muss aber bei diesen Gebührenerhöhungen gut aufpassen, denn im benachbarten Ausland gibt es viele nachtoffene Flughäfen, die nur darauf warten, unsere Verkehre zu übernehmen. Wir wollen ja nun nicht in großem Umfang Arbeitsplätze aus NRW in das benachbarte Ausland verlagern.

Es ist immer ein sehr schmaler Grat, auf dem man sich bewegt, den Kunden nur ein bisschen weh zu tun und nicht in der Art, dass sie unseren Standort nicht mehr als wettbewerbsfähig ansehen. Immerhin: Direkt bei uns am Flughafen sind roundabout 14.000 Menschen beschäftigt und in der Region kommen dann noch mal weitere 14.000 hinzu. Wir sprechen hier also über knapp 30.000 Arbeitsplätze in der Region, die der Flughafen Köln/Bonn sichert.

**Dr. Ludger Dohm (Sprecher der Geschäftsführung der Flughafen Düsseldorf GmbH):** Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Eine ganze Latte von Fragen ging ja in Richtung Flughafen Düsseldorf.

Herr Voussem, Sie fragten, ob ein fehlendes Luftverkehrskonzept NRW schaden würde. – Es kommt auf den Inhalt an. Meine Erwartung und mein klarer Appell an die Landespolitik ist, in einem Landesluftverkehrskonzept NRW die Rahmenbedingungen zu schaffen und ein Bekenntnis dafür abzulegen, dass Luftverkehr der Katalysator wirtschaftlichen Wachstums ist. Wenn ein Verkehrskonzept das leistet und dafür die Leitplanken und Voraussetzungen schafft, dann fehlt es heute in dieser Form.

Herr Klocke, zu der Frage nach dem Sekundär-Hub Düsseldorf. Düsseldorf ist ein kleinerer Hub, große hingegen finden wir in Frankfurt, München, Amsterdam und Paris.

In Anbetracht der mehr als 17 Millionen Einwohner unseres Bundeslandes, der Menschen aus der Metropolregion Rhein-Ruhr und der benachbarten Benelux-Staaten sind es 18 Millionen Bürgerinnen und Bürger, wenn man einen Kreis mit einem Radius von 100 km um den Düsseldorfer Flughafen herum zieht. Das ist das größte Einzugsgebiet, also der der größte potenzielle Markt, eines Flughafens auf dem Kontinent in Europa. Vor diesem Hintergrund auf Hubs anderswo zu verweisen, ist nicht die Antwort auf die Mobilitätsbedürfnisse dieser 18 Millionen Menschen.

Wir haben am Flughafen Düsseldorf eine wahnsinnig große Nachfrage und Nachfragesteigerung nach gezielter Langstreckenkonnektivität für diesen Großraum mit 18 Millionen Menschen. Dafür kommen die Airlines zu uns. Wenn die Lufthansa das nicht tut, ist das deren Firmenpolitik. Alle anderen Airlines wollen nach Düsseldorf. Die Air Berlin insbesondere, das wissen Sie alle, hat hier ihr Drehkreuz – neudeutsch Hub – aufgebaut, weil es neben den Interkontinentallangstreckenverbindungen immer auch die passenden Zu- und Abbringerflüge geben muss.

In dieser Hinsicht wächst Düsseldorf und ist von allen internationalen Airlines mit den entsprechenden Zu- und Abbringerflügen sehr, sehr nachgefragt. Insofern sind wir zwar ein kleiner, aber ein wachsender Hub, und die Region braucht das.

Zur Verlagerung von Kurzstreckenflügen auf die Schiene: Wir sind überhaupt nicht dagegen. Wir haben am Flughafen Düsseldorf mit einem hochleistungsfähigen Fernbahnhof mit mehr als 350 Zugankünften und -abfahrten pro Tag einen exzellenten Bahnanschluss. Man muss sich einmal die Zahlen vor Augen führen: 90 % der Passagiere, die auf Kurzstrecke nach Frankfurt oder Amsterdam fliegen – was Sie völlig richtig gesagt haben –, haben einen Anschlussflug von Frankfurt oder Amsterdam. Das ist der Trick. Es sind die Umsteiger. Ich glaube, es wird nicht mehr viele geben, die von Stadtmitte Düsseldorf nach Stadtmitte Frankfurt ins Flugzeug steigen. Es geht hier vielmehr um Umsteiger, globalen Langstreckenverkehr und die Effizienz, mit der das geschieht – Gepäck in Düsseldorf einchecken und dann in Ruhe über einen großen Hub oder besser noch von Düsseldorf direkt irgendwohin fliegen.

Der Kunde soll entscheiden, was für ihn das richtige Verkehrsmittel ist. Dafür schaffen wir alle Voraussetzungen mit einer exzellenten Verbindung zur Deutschen Bahn, um auch diese Möglichkeit ständig weiterzuentwickeln.

Zur Frage nach Zuwächsen im Tourismus: Ja, das ist eine gewisse Schwäche der Statistik unserer Branche. Ich schaue zu den Kollegen – vielleicht sollten wir hier auch mal im Sinne einer differenzierten Betrachtung etwas tun. Grob vereinfacht gibt es heute in den Statistiken Business- und Tourismusverkehr. Hinter dem sogenannten Tourismus, der in Düsseldorf knapp zwei Drittel ausmacht – Business grob ein Drittel –, verbergen sich aber alle privaten Mobilitätsbedürfnisse. Das geht vom zum Beispiel Sportverein hin zu allen Bedürfnissen, die wir hier im Raum wahrscheinlich alle haben. Ist das immer Tourismus mit Rucksack und Badelatschen usw.? Ich glaube, es ist eher die Vielzahl der Reisebedürfnisse.

Ich warne davor, diese Statistik in moralische oder ethische Wertkategorien zu stecken – nach dem Motto: „Businessverkehr = guter Verkehr und legitim; Tourismusverkehr = billig und weniger legitimes Reisebedürfnis und kann verlagert werden“. In den Flugzeugen sitzt heute immer eine Mischung von Menschen mit all diesen verschiedenen Mobilitätsbedürfnissen. Es gibt keine Flugstrecke, die ausschließlich auf Business aufbauen kann. Im Tourismus gibt es den Saisonverkehr, aber der Verkehr, der entscheidend ist und das ganze Jahr hindurch fliegt, ist der Linienverkehr mit allen Mobilitätsbedürfnissen.

Zu den Düsseldorf betreffenden Fragen von Herrn Rasche, unter anderem zu den 1.200 zusätzlichen Arbeitsplätzen in Düsseldorf: Wir haben heute am Flughafen Düsseldorf 19.800 Arbeitsplätze unmittelbar am Flughafen, darüber hinaus sind 56.000 Arbeitsplätze – direkt mit dem Flughafen arbeitend, aber nicht auf unserem Gelände angesiedelt – an den Flughafen Düsseldorf gebunden. Bei einem vor dem Hintergrund der beantragten Kapazitätserweiterung vorhersehbaren Wachstum von 16 % – dahinter verbergen sich ungefähr 19 % mehr Flugbewegungen – sind 1.200 Arbeitsplätze gemessen an den bereits vorhandenen 19.800 nicht übertrieben. Diese Zahl ist durch ein volkswirtschaftliches Institut gutachterlich unterlegt. Ich halte es auch in der Praxis für absolut realistisch. Das sind reale Arbeitsplätze am Flughafen.

Zum Thema „Schienennahverkehr“ bzw. „Direktverbindung zwischen Flughäfen“: Dies ist oft untersucht worden und in unseren Augen planerisch und wirtschaftlich nicht darstellbar. Es steht in keinem Verhältnis zu dem realen Bedarf, Transfers zwischen Flughäfen herzustellen. In diese Richtung zielt ja, glaube ich, auch die Frage nach dem Motto: „Jemand fliegt per Kurzstrecke nach Weeze, steigt dann um in die Bahn nach Düsseldorf, um da per Langstrecke weiterzufliegen.“ – Solche Gedankenspiele halte ich für völlig unrealistisch. Da stehen Aufwand und Bedarf in einem krassen Missverhältnis. Kein Kunde, kein Passagier ist in der heutigen Zeit bereit, einen derartigen Umstieg zwischen zwei Flughäfen vorzunehmen.

Beispiele dafür gibt es in den europäischen Nachbarländern: Heathrow–Gatwick, Heathrow–Stansted. Solche Verbindungen waren nicht nur Gedankenspiele, sondern es ist jahrzehntelang versucht worden, Umsteiger innerhalb eines Großraums London zu organisieren. Das ist nie gelungen. Der Kunde macht es nicht, lehnt es kategorisch ab. Es geht hier um schnelle Reisezeiten und – hier schließt sich der Kreis zu meinem ersten Statement – um interkontinentale Direktverbindungen mit möglichst wenigen Umstiegen. Das ist die Mobilität der Zukunft. – Danke schön.

**Ludger van Bebber (Geschäftsführer Airport Weeze Flughafen Niederrhein GmbH):** Zunächst zu der Frage von Herrn Voussem, warum ein fehlendes Luftverkehrskonzept schadet: Solange wir den Landesentwicklungsplan auf das Luftverkehrskonzept aufsetzen wollen, schadet es massiv, weil wir damit auf etwas Altes aufbauen würden. Uns persönlich – die wir nach dem letzten LEP überhaupt erst entstanden sind – schadet es natürlich auch massiv, weil es uns überhaupt nicht vernünftig darstellen kann.

Ganz simpel: Planung ist, glaube ich, die gedankliche Vorwegnahme der Zukunft. Beim Luftverkehrskonzept hingegen sind wir eher im Bereich der Historie unterwegs.

Herr Klocke, ich kann es drehen und wenden wie ich will, wenn ich in den Bundesanzeiger reinschaue: 2014 kommt für den Flughafen Weeze immer eine schwarze Zahl unten heraus. Ich weiß nicht, wie es anders sein soll. Die Zahlen zu 2015 habe ich in der schriftlichen Stellungnahme noch einmal genannt.

Noch ein paar Worte zu den Darlehen in Weeze, die immer mal wieder thematisiert werden: Bei uns gibt es ja das Konzept „Euregionales Zentrum für Luftverkehr, Logistik und Gewerbe“– das ist die Basis der Entwicklung in Weeze. Es ist wichtig zu wissen, dass bei uns nicht nur Luftverkehr stattfindet, sondern auch noch ein paar andere Dinge.

Dieses Konzept zur Standortentwicklung haben die Gutachter Ende der 90er-Jahre empfohlen. Es sollte, wie damals in einem anderen Umfeld üblich, in einem Drittelmix realisiert werden: Ein eingeworbener Investor soll ein Drittel Eigenkapital mitbringen, ein Drittel Fremdkapital sollte eingeworben werden und das letzte Drittel sollte aus Zuschüssen bestehen. Am Ende des Tages haben wir jetzt 50 % Eigenkapital – nicht ein Drittel – und Darlehen der öffentlichen Hand, was in der Planung vorher „Zuschüsse“ waren. Hätten wir so gearbeitet, wie es an vielen Standorten in dieser Zeit

und in der Zeit davor der Standardfall war, würden sich viele Fragen heute nicht mehr stellen.

Wir haben die Finanzierung mit Darlehen gelöst und haben deshalb auch überhaupt keine Probleme mit der EU. Es gab ein großes EU-Verfahren, wo die EU vieles untersucht hat und zu dem Schluss gekommen ist, dass in Weeze alles perfekt ist. Das ist auch der Tatsache geschuldet, dass wir nicht mit Zuschüssen, sondern mit Darlehen gearbeitet haben.

Als Kenner der Szene, Herr Klocke, wissen Sie, dass wir zu dem Darlehensthema Ende 2016 verhandeln müssen, denn die Darlehen laufen ab. Es gibt von der CDU und der FDP vor Ort im Kreistag zumindest schon einmal die Leitplanken der Verhandlung. Diese Leitplanken bestehen nicht in einer Anteilssteigerung oder einer Erhöhung des Engagements. Im Klartext: Das, was wir in den vergangenen Jahren gemacht haben, können wir nicht weiter umsetzen, es ist politisch limitiert. Das ist im Luftverkehr wirklich eine taffe Aussage der Politik. Wir haben diese Aussage zur Kenntnis genommen und müssen die Lösungen jetzt finden. Die Gespräche im Hintergrund laufen und ich werde sie heute natürlich nicht im Ergebnis kommentieren können. Ich bin aber gerne bereit, mit Ihnen um eine gute Flasche Wein zu wetten, ob wir Geld zurückzahlen müssen oder nicht. Das ist kein Problem.

Zur Relation: Es geht im Kern um 1,4 Millionen € Zinsen. Der Standort Weeze führt jedes Jahr rund 7 Millionen € Luftverkehrssteuer ab – und das bei 22 Millionen € Umsatz. Wir haben ja darüber gesprochen, ob die Luftverkehrssteuer viel ausmacht. Die 22 Millionen € Umsatz des Unternehmens werden mit 7 Millionen € Steuern belastet – nur damit man sieht, was das bedeutet.

Herr Beyer, zur Verlagerung im Luftverkehr: Ich glaube dass wir da etwas dogmatisch diskutieren. Natürlich kann man, wie schon gesagt, niemanden anweisen, anstatt von A von B aus zu fliegen. Aber ehrlicherweise muss man zugeben: Wir fliegen zwar 1,9 Millionen Passagiere, aber würde es uns nicht geben, wären sie woanders.

Insofern hat sich irgendetwas hin und her bewegt, wobei ich das so verstehe, dass dies der Markt entsprechend entschieden hat. Allerdings ist auch der Markt ein schwieriges Thema – gerade im Luftverkehr, wo häufig verschiedene Akteure, private oder öffentliche, aktiv sind.

Zu der Frage, Herr Becker, ob das Luftverkehrskonzept vor oder nach dem Bundeskonzept erstellt werden sollte: Ich glaube, dass wir alles wissen, was wir wissen müssen. Ich glaube nicht, dass wir vom Bund neue Erkenntnisse bekommen – das ist von Herrn Garvens schon gesagt worden. Von daher kann man ein Landeskonzept erstellen. Wir kennen es bei uns auch, dass man Dinge parallel macht und final dann noch einmal abstimmt. Es ist sinnvoll, wenn wir auf einer neuen Basis arbeiten wollen – das war ja schon die Eingangsfrage von Herrn Voussem.

Zum Thema „ÖPNV“: Bitte denken Sie nicht nur an Bahnhöfe und Schienen. Wir haben in Weeze einen halbstündigen Anbindungstakt an die Schiene, aber trotzdem kommt der Passagier morgens um 6:00 Uhr nicht zum Abflug zum Flughafen und kommt abends um 23:00 Uhr nach der Landung nicht mehr von dort weg. Das ist nicht nur ein Thema eines Regionalflughafens. Wir bauen Infrastruktur und haben hinterher nicht

die Verbindung – gerade auch in den Randzonen der Flughäfen, gerade auch samstags, sonntags etc. Schauen Sie doch einmal in die Fahrpläne der Bahn, ob wirklich, wenn der Bahnhof da ist, auch die connectivity geleistet wird.

Zum Thema des Wettbewerbs mit anderen Bundesländern muss ich noch einmal dafür plädieren: Schaut auch nach Gelderland, nach Limburg, nach Ostbrabant! Wir sind hier nicht weit weg von den Niederlanden, und das hat auch Einwirkung auf unsere Luftverkehrsmärkte. – Danke.

**Prof. Gerd Stöwer (Geschäftsführer FMO Flughafen Münster/Osnabrück GmbH):** Vielen Dank, Herr Vorsitzender.

Herr Beyer, Sie haben mich darauf angesprochen, ob NRW ein Luftverkehrskonzept benötigt – auch Herr Voussem und Herr Becker haben diese Frage gestellt. Dazu hatte ich mich schon sehr klar geäußert: In jedem Fall ja. Dies muss aber nicht zwingend in dieser Legislaturperiode sein. Wir erwarten innerhalb der nächsten Monate ein Luftverkehrskonzept des Bundes. In diesem Konzept werden nur die bundespolitisch wichtigen Flughäfen auftauchen, das heißt vor allem Düsseldorf und Köln/Bonn. Das wird aber für NRW nicht ausreichen. Für mich ist zwingend erforderlich, dass darauf basierend NRW einen Schritt weitergehen und deutlich machen muss, dass die dezentrale Verteilung der Flughäfen in NRW wichtig ist. Wir haben weitere Flughäfen in NRW, die eine wichtige Rolle spielen. Das Bundesluftverkehrskonzept ist nur der Anfang, und darauf muss dann das Konzept in NRW basieren. Alle weiteren Fragen haben die Kollegen schon teilweise beantwortet bzw. wird Ralph Beisel noch beantworten.

(Arndt Klocke [GRÜNE]: Nö, meine Frage nach den Defiziten dürfen Sie selbst beantworten!)

**Prof. Gerd Stöwer (Geschäftsführer FMO Flughafen Münster/Osnabrück GmbH):** Sie haben die Frage ja zu den Regionalflughäfen gestellt, wozu ich nicht gehöre. Ich werde es trotzdem gerne beantworten.

Herr Klocke, Sie meinen vielleicht, dass Sie den Finger in die Wunde gelegt haben. Ich kann für meinen Flughafen feststellen, dass dieser kleine Flughafen bis zum Jahr 2011 schwarze Zahlen geschrieben oder so kleine Verluste gehabt hat, dass die Gesellschaft sie nicht übernehmen musste. Wir hatten im Jahr 2011 noch einen E-Bedarf von plus 8 Millionen € und einen kleinen Jahresüberschuss. Seit 2012, das meinen Sie wahrscheinlich, schreiben wir keine schwarzen Zahlen mehr. Das liegt daran, dass Air Berlin, der bei uns am Standort mit einem Anteil von 60 % der stärkste Carrier war, sich nach dem Einstieg der Etihad bei uns fast komplett zurückgezogen hat und wir dadurch bedingt in diesen Jahren starke Verkehrsrückgänge verzeichnen mussten, was wir nicht auffangen konnten.

Aber wir haben gerade mit den Eigentümern ein Finanzierungskonzept für die nächsten Jahre verabschiedet, was aufzeigt, dass wir in einem mittelfristigen Zeitraum wieder in den Bereich der schwarzen Zahlen kommen. Generell ist es nicht unüblich, dass Sie bei Infrastruktureinrichtungen – zumindest solange diese nicht voll ausgelastet sind

– keine schwarzen Zahlen schreiben können. Das gilt für alle Infrastruktureinrichtungen – auch für Flughäfen. Das gilt auch für die großen Flughäfen, bei denen das überall schon 30, 40 Jahre her ist.

Noch einmal: Auch kleine Regionalflughäfen können in den Bereich der schwarzen Zahlen kommen. Wir haben das bewiesen und werden in den nächsten Jahren auch wieder dorthin kommen. – Vielen Dank.

**Matthias von Randow (Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft e.V.):** Danke schön. – Herr Klocke, Sie haben gefragt, ob wir uns im Verband neben Markt- und Wettbewerbsfragen auch mit dem Lärm- und Klimaschutz befassen. – Ja, das tun wir sehr intensiv. Die Themen Lärm- und Klimaschutz sowie Energieeffizienz spielen neben dem Thema Markt- und Wettbewerbsentwicklung eine so große Rolle, dass ich es als unseren zweiten Schwerpunkt definieren würde. Ich möchte Sie dazu auf unsere schriftliche Stellungnahme hinweisen, insbesondere auf die Seiten 13 sowie 15 bis 17.

Ich möchte noch einmal die Äußerung meiner mündlichen Stellungnahme unterstreichen: Wir wissen, dass im Bereich der Lärm- und $CO_2$-Reduktion die größten, schnellsten und wirkungsvollsten Fortschritte erzielt werden können, wenn Investitionen in neues technisches Material erfolgen. Wir haben seit den 60er-Jahren die Lärmemissionen um 80 % reduzieren können und wollen das auch weiterhin tun. Wir haben allein seit 1990 die $CO_2$-Emissionen um 40 % senken können und wollen dies ebenfalls ausbauen. Diesen Zusammenhang und die damit einhergehende Notwendigkeit einer Investitionskraft, die gelähmt wird, wenn sie ordnungspolitisch fehlerhaft den die deutschen Standorte mit nationalen Alleingängen belegen, zu erklären, war Anlass meiner Stellungnahme.

Es gibt einen Zusammenhang zwischen Wettbewerbsentwicklung auf der einen Seite und Investitionen in Klima- und Lärmschutz auf der anderen Seite. Wenn man daraus eine gemeinsame Sache machen kann, erreichen wir in der Zukunft erhebliche Fortschritte im Lärm- und Klimaschutz.

Herr Beyer, Sie haben das Thema „Beihilfeproblematik“ angesprochen. Dazu zusammenfassend: Eigentlich ist es ganz einfach. Wir als Branche sind der Auffassung, dass Flughäfen und Fluggesellschaften ihre Betriebskosten erwirtschaften sollen. Dass der Staat da einschreitet, wo sie es nicht tun, halten wir nicht für sehr sinnvoll. Der europäische Gesetzgeber hat mit den Beihilfeleitlinien einen klaren gesetzlichen Rahmen definiert. Damit hat der Gesetzgeber die klare Grundlage für das gelegt, was wir in der Branche ebenfalls für richtig erachten. Alles andere würde zu Fehlalukationen im Luftverkehr führen.

Herr Becker, Sie haben gefragt, ob es überhaupt Sinn macht, ein Landesluftverkehrskonzept zu erarbeiten, in dem die EU- und Bundesproblematik nicht ausreichend beachtet wird. Das ist eine rhetorische Frage. Ich beantworte sie auch:

Natürlich macht es überhaupt keinen Sinn. Luftverkehr können Sie nur unter Einbeziehung der internationalen und der Bundessichtweise auf den Luftverkehr konzipieren. Sich mit luftfahrtkonzeptionellen Ideen nach vorne orientieren zu wollen macht nur

Sinn, wenn Sie selbstverständlich den großen Bogen des internationalen, insbesondere des europäischen und Bundesrahmens, und Ihre Betroffenheit dadurch hier im Land Nordrhein-Westfalen zusammen sehen. Nur dann wird ein Schuh daraus. Nicht ohne Grund hat das Grundgesetz die Kompetenz für den Luftverkehr in die Hände des Bundes gegeben, der lediglich im Rahmen der Auftragsverwaltung – wie er das übrigens auch bei der Straße gemacht hat – die Genehmigungsverfahren an die Landesbehörden gegeben hat.

Das schließt auch an Ihre Fragen an, Herr Rasche, wie wir uns in Nordrhein-Westfalen eigentlich im Wettbewerb der Bundesländer aufstellen können. – Wenn ich mich als nordrhein-westfälischer Politiker in Bezug auf die Frage, wie sich Luftverkehr in Deutschland inmitten der Europäischen Union entwickeln kann – in Deutschland, dem stärksten Wirtschafsstandort in der Europäischen Union überhaupt –, orientieren möchte, muss ich eines machen: Ich muss die Weichen klar darauf stellen, dass ein Industriestandort – da spielt eben Nordrhein-Westfalen eine ganz wesentliche Rolle in Deutschland – eine exzellente Anbindung an die Mobilitätsbrücken in die Welt organisieren kann. Das können sie nur mit leistungsfähigen Luftverkehrsstandorten, sprich Flughäfen und wettbewerbsfähigen Fluggesellschaften.

Zur Frage der Lärmreduktion durch Verlagerung auf die Schiene haben die Kollegen schon geantwortet. Wenn Sie Verkehr lediglich monokausal aus Lärmgesichtspunkten auf die Schiene verlagern, erreichen Sie genau das Gegenteil – mehr Lärm als weniger Lärm. Man kann aus anderen Gründen verlagern, aber unter dem Aspekt „Lärmreduktion“ ist die Antwort ganz klar.

**Ralph Beisel (Flughafenverband ADV):** Es wurde eine ganze Reihe wichtiger Fragen zu den sechs Flughäfen gestellt und teilweise auch an mich gerichtet.

Zur Klassifizierung im Landesentwicklungsplan: Der Bund sieht eine derartige Klassifizierung nicht vor. Wir halten sie aus Verbandssicht für überflüssig. Wir haben ein klares Planfeststellungsrecht, das im Wesentlichen auf § 8 des Luftverkehrsgesetzes fußt. Jeder Flughafen, der sich entwickeln möchte und anstrebt, seine Kapazitäten zu erhöhen, muss eindeutig seinen Bedarf nachweisen. Die Abwägung geschieht durch das Land. Sie haben eine hervorragende Fachabteilung, geführt von Karin Paulsmeyer, der Abteilungsleiterin, die hier zugegen ist. Statten Sie Ihre Fachabteilung mit guten Kräften aus, dann fallen solche Abwägungen auch gut aus. Die per se vorgenommene Klassifizierung können wir nicht als wertschöpfend nachvollziehen.

(Zum Thema der) Defizite von Flughäfen: Wir haben in Deutschland Fluggesellschaften, die in einem schwierigen Fahrwasser sind. Als Flughafen lebt man in diesem Fall einfach von dem Brot des Herrn. Wir haben in Deutschland Airlines, die sich derzeit in einer Konsolidierung befinden. Das Beispiel Münster/Osnabrück, das Gerd Stöwer vorgestellt hat, ist da sicherlich das augenfälligste. Wenn man einmal über 1 Million Air-Berlin-Passagiere gehabt hat und das auf ein Zehntel sinkt, dann führt das einfach zu Einbußen. Man hat dann eben eine wirtschaftliche Delle, wie das bei dem Flughafen derzeit der Fall ist.

Aber – und dieses „aber“ ist wichtig – gerade vor dem Hintergrund des strengen neuen EU-Beihilferechts wurde jeder der Flughäfen in NRW von der EU-Kommission, dem Kommissar für Wettbewerbsrecht, nach den strengen Beihilfetatbeständen geprüft. Jeder Flughafen hat einen Businessplan, einen Zehnjahresplan vorgelegt, in dem er aufgezeigt hat, wie er seine Gewinnzone wieder erreichen wird. Dieser Plan wird von der Kommission überwacht. Ich bin fest davon überzeugt, dass auch in der Zukunft alle sechs NRW-Flughäfen die Vorgaben des Beihilferechts erfüllen werden. Diese ganz wesentliche Feststellung gehört in diesen Raum. Sie können gerne jeden Sachverständigen der EU-Kommission, der das geprüft hat, hier in diesen Raum einbestellen.

Die Flughäfen haben – das sei auch noch erlaubt, weil da oft Zweifel gestreut werden – von allen Verkehrsträgern den höchsten Anteil an Nutzerfinanzierung. Die Flughäfen finanzieren ihre Betriebskosten zu 100 % selbst. Jeder NRW-Flughafen hat ein positives EBITDA, wie das in der Sprache der Kaufleute heißt. Das wird auch in der Zukunft so sein. Die meisten Flughäfen in NRW verdienen sogar ihre vollen Kosten, das heißt auch ihre vollen Infrastrukturkosten einschließlich der Zinsen und der Abschreibungen. Finden Sie einen solchen Anteil an Nutzerfinanzierung bei irgendeinem anderen Verkehrsträger mal vor. Soviel zu dem bösen Vorwurf, Luftverkehr sei subventioniert. Das Gegenteil ist der Fall.

An mich wurde die Frage nach der Verkehrslenkung gerichtet und ob das denn möglich sei. – Ja, natürlich ist das möglich. Aber wenn Sie Verkehrslenkung erfolgreich betreiben wollen, dann nur, wenn Sie den Weg gehen, der völlig ausgeschlossen ist, dass Sie die Airlines und die Flughäfen in staatlichen Besitz überführen und dann eine Kapazitätssteuerung wie im ÖPNV der 70er-Jahre vornehmen. Das hat aber nichts mit den Anforderungen der Passagiere und schon gar nichts mit den Anforderungen von guten Kaufleuten zu tun, also Airlines und Flughäfen, die in diesem Markt Geld verdienen wollen.

Am Ende des Tages ist das auch das Spiel von Angebot und Nachfrage. Tatsächlich ist es so, dass an den Flughäfen mit den höchsten Preisen die Nachfrage am höchsten ist, wie es in Düsseldorf der Fall ist. Dies weist den Erfolg des Flughafens aus und führt dazu, dass andere Flughäfen sich anders im Markt positioniert haben – mit anderen Airlines, mit anderen Kundenzielgruppen. Sie haben damit in NRW ein Luftverkehrsangebot, das in Bezug auf die Nachfrage passt und in dieser Form bedarfsgerecht ist.

Die wichtigste Frage ist vielleicht die, die mir am Schluss gestellt wurde: Was kann der nordrhein-westfälische Landtag konkret dafür tun, dass es den Flughäfen in Zukunft noch besser geht und sie sich im europäischen und grenzüberschreitenden Wettbewerb gut behaupten können? – Ihr Bundesland ist ein maßgeblicher Player im Bundesrat, und jede Änderung des Luftverkehrsgesetzes, was den Katechismus der Flughäfen darstellt, ist im Bundesrat zustimmungspflichtig. Dort werden ganz maßgebliche Weichenstellungen erfolgen: zum Lärmschutz, zum Planfeststellungsrecht, wie eben Abwägungen aus Lärmschutzgründen zu geschehen haben.

Ein wichtiger Bestandteil im Standortwettbewerb zwischen den Bundesländern ist tatsächlich die Kompetenz einer Landesluftfahrtbehörde, also der Abteilungen, die über Gutachten in einem Planfeststellungsverfahren entscheiden müssen. Das sind die Stellen, die Betriebsgenehmigungen aussprechen. Das ist die Stelle, die technische

Überwachungen vornimmt, die Stelle, die die Entgelte für Flughäfen zu genehmigen hat. Dafür braucht man ein hohes Maß an Kompetenz.

Setzen Sie sich als Verkehrspolitiker gegenüber ihrem Haushaltsausschuss für eine gute Ausstattung dieser Fachabteilung auch in der Zukunft ein. Wir haben viele neue Obliegenheiten, insbesondere in den Bereichen „Safety“ – Luftsicherheit – und „Security“ von der EU erhalten. Ihre Abteilung ist aufstockungsbedürftig, wenn ich mir diese Anmerkungen im Vergleich der Bundesländer erlauben darf.

Zu den Betriebsgenehmigungen: Flughäfen ringen um neue Strecken, um neue Verbindungen. Diese kommen in einem System, das frei von staatlichem Dirigismus ist, von Airlines. Diese Airlines schauen sich Flughäfen meist in einem europaweiten Vergleich an. Das Schlimmste, was Sie tun können, sind politisch motivierte Diskussionen, ob einmal erteilte Betriebsgenehmigungen auch noch im nächsten und übernächsten Jahr ihre Gültigkeit haben. Bitte betreiben Sie keine Vertreibungspolitik von Airlines, die wir im internationalen Wettbewerb der Flughäfen nach NRW holen wollen – seien es große, internationale ausländische Airlines oder seien es kleine Charter-Airlines, die wir an den kleineren Verkehrsflughäfen brauchen.

Jedes Bekenntnis in einem Luftverkehrskonzept hilft uns als Flughäfen, weil wir bei jedem Genehmigungsverfahren vor die Verwaltungsgerichte gehen müssen. Je klarer Sie sich als diejenigen, die Gesetze machen, für die Flughäfen aussprechen, desto leichter haben wir es in unserer Argumentation vor Gericht. Auch hier können Sie uns entscheidend helfen.

Zuletzt noch eine ganz herzliche Bitte an jeden von Ihnen, sehr verehrte Damen und Herren Abgeordnete: Sie haben alle Ihren Wahlkreis. Während sich für eine Airline wie die Lufthansa die Wettbewerbsfähigkeit weltweit entscheidet, ist diesbezüglich für die Flughäfen die lokale Akzeptanz im Ringen um eine gute, einvernehmliche Nachbarschaft unter Nachweis ihrer Umwelt- und Lärmschutzverantwortung entscheidend. Sie können uns ganz maßgeblich in Ihren Wahlkreisen unterstützen, indem Sie hervorheben, welche wichtige Rolle Ihre sechs Flughäfen für Nordrhein-Westfalen spielen.

**Vorsitzender Dieter Hilser:** Es liegen keine Wortmeldungen mehr vor. Ich bedanke mich bei den Sachverständigen für die Beantwortung in dieser ersten Runde und eröffne die zweite Runde. – Herr Helmar Pless für die Bundesvereinigung gegen Fluglärm, bitte.

**Helmar Pless (Vizepräsident der Bundesvereinigung gegen Fluglärm e.V.):** Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren! Vielen Dank für die Einladung.

Ich möchte auf die Trends eingehen, die die nächsten Jahre bestimmen werden. In dem Zusammenhang muss ich das Stichwort Subventionierung noch einmal aufgreifen: 6,9 Milliarden € entgehen dem Staat jährlich durch die nicht vorhandene Kerosinsteuer, die auf Kraftstoff für Dieselloks, Autos und Busse selbstverständlich erhoben wird. 3,5 Milliarden € entgehen dem deutschen Staat durch die Befreiung von internationalen Tickets von der Umsatzsteuer. – Soviel auch zu der Behauptung von Herrn Garvens, wir würden in diesem Bereich kaum Subventionierungen vorfinden. Sie sind

massiv subventioniert und tragen zur Ungerechtigkeit zwischen den Verkehrsträgern bei.

Wir verzeichnen eine Auflösung der Strukturen zwischen Low-cost-Gesellschaften und traditionellen Linienfluggesellschaften – in Zukunft werden wir das Modell Lufthansa–Eurowings haben, also ein Modell, bei dem Mutter und Tochter dasselbe Geschäftsmodell vertreten. Das ist ein wichtiger Trend.

Einzuhaltende Klimaschutzziele werden durch das Wachstum der Flughäfen und des Flugverkehrs massiv in Gefahr gebracht. Fliegen ist – und das Gegenteil kann man mir sicher nicht beweisen – die klimaschädlichste Fortbewegungsart, die wir haben. Der Luftverkehr ist eine der am schnellsten wachsenden Treibhausgasquellen. Wir werden unsere europäischen und deutschen Klimaschutzziele nicht halten können, wenn wir dort weiterhin auf Wachstum setzen.

Es gibt eine zunehmende Sensibilität der Bevölkerung gegenüber Fluglärm. Richtig, die Flugzeuge sind leiser geworden, es sind aber mehr geworden, die häufiger fliegen – auch in den lärmsensiblen Zeiten. Die Bevölkerung reagiert zunehmend empfindlicher darauf.

Wir haben aber auch zunehmend eine Rechtsprechung im Sinne der Lärmbetroffenen. Das Bundesverwaltungsgericht hat ganz klar die Kernruhezeit in der Nacht gerichtlich festgelegt; sonst gäbe es jetzt das Nachtflugverbot am Flughafen Frankfurt nicht.

Ich sehe gerade für die Regionalflughäfen in Nordrhein-Westfalen – und da zähle ich eindeutig den Flughafen Münster/Osnabrück dazu – große Probleme kommen, denn der europaweite Trend ist der, dass sich die Fluggesellschaften hin zu den großen Flughäfen orientieren. Man kann das bei Air Berlin sehen, aber auch bei der Lufthansa, und selbst bei Ryan Air findet diese Absetzbewegung weg von den dezentralen kleineren Flughäfen hin zu den zentralen großen Flughäfen statt.

Die EU-Beihilferichtlinie ist bereits genannt worden. Ich sehe größte Probleme für den Flughafen Dortmund, wie sie dort diesen Zehnjahresplan, der jetzt vorgelegt werden musste, am Ende einlösen, wenn sie dauerhaft keinerlei Beihilfen mehr haben. Übrigens sehe ich das gleiche Problem für den Flughafen Niederrhein, der hier immer wieder als angeblich privater Flughafen schöngeredet wird. Leider werden die 70 Millionen € versteckte und teilweise offene Subventionen in der Debatte nicht immer erwähnt.

Die Flughafenlandschaft ist von zunehmend defizitären Regionalflughäfen geprägt. 234 Millionen € an Defiziten haben sich allein am Düsseldorfer Flughafen zwischen den Jahren 2004 und 2014 angesammelt. Der Verlust des Flughafens Münster/Osnabrück in der gleichen Zeit betrug 45 Millionen €. Allein der Flughafen Düsseldorf stellt sich jetzt als stabil gewinnbringend dar.

Es gibt bei den Flugbewegungen drastische Einbrüche, einen regelrechten Sinkflug an den Flughäfen Münster/Osnabrück und Paderborn, und an den Flughäfen Weeze und Dortmund, wenn man das jetzt positiv betrachtet, kein glorreiches Wachstum an

Passagieren. Da hat es auch Absetzbewegungen in den letzten Jahren gegeben. Immerhin: Düsseldorf hat einen moderaten Anstieg der Fluggastzahlen zu verzeichnen, allerdings nicht bei den Flugbewegungen, die rückgängig sind.

Auf die Luftverkehrskonzeption gehe ich auf Rückfrage gerne noch genauer ein. Aber ganz grundsätzlich gesagt: Man sollte den Charakter dieser Luftverkehrskonzeption auch nicht überschätzen. Sie ist nicht rechtsverbindlich und erst einmal eine politische Willensbekundung. Die alte Konzeption ist ein Sammelsurium von Maßnahmen. Sie hat unterschiedliche Adressaten von der Bundesregierung über die Flughafenhalter und die Flugsicherungsorganisationen bis hin zu anderen Organisationen. Das ist Appellitis und hat keine Rechtsverbindlichkeit.

Bei wenigen Maßnahmen ist das Land selbst der Träger. Meine These ist, dass gute Luftverkehrspolitik in diesem Land ohne eine inzwischen überholte Luftverkehrskonzeption gemacht werden kann. Entscheidende Weichen sehe ich eher im Bereich des Planfeststellungsrechtes und der Infrastrukturentwicklung. Die Haushaltspläne, die doppeljährlich verabschiedet werden, geben entscheidend wieder, welche Infrastruktur ausgebaut wird oder nicht. Die Luftverkehrskonzeption brauchen wir dafür eigentlich gar nicht. Auf Rückfrage sortiere ich gerne auch die nordrhein-westfälische Luftverkehrskonzeption noch mal im Verhältnis zur Bundeskonzeption ein.

Unsere Erwartung an die Bundesverkehrskonzeption ist, dass wir bei der Frage der Bedarfsplanung eine stärkere Rolle des Bundes haben wollen – das betrifft auch die kleineren Standorte. Aber wir brauchen auch eine verkehrsmittelübergreifende Planung, also eine Verzahnung mit der Straßen- und Schienenplanung. Leider hat an dieser Stelle der aktuelle Bundesverkehrswegeplanentwurf versagt.

Wir brauchen zwingend auch weiterhin die Luftverkehrssteuer und müssen sie eher noch für den Luftfrachtbereich ausbauen, denn diese Steuer ist ein wertvoller Beitrag, um die vorhin angesprochene Ungerechtigkeit im Wettbewerb der Verkehrsträger wieder ein Stück weit auszubügeln. Wir brauchen umfassende Lärmminderungsstrategien mit diversen Anforderungen gesetzlicher Art.

Zur Landesluftverkehrskonzeption haben wir als Bundesvereinigung gegen Fluglärm folgende Anforderungen und Wünsche: Es gibt keinerlei Bedarf für einen weiteren Ausbau. Nothing. Nirgendwo muss eine neue Landebahn oder eine Landebahnverlängerung gebaut werden, und wir brauchen auch keine Betriebszeitenerweiterung. Das Gegenteil wäre richtig. Warum muss ein Flughafen Münster/Osnabrück nachtoffen sein? Es ist mir nicht verständlich. Aber wir können gerne über die Detailregelungen an den einzelnen Flughäfen noch einmal im Nachgang reden.

Ich bin froh über die Beihilferegelung der EU, dass keinerlei dauerhafte Subventionierung stattfinden soll. Diese muss man jetzt aber genau beobachten.

Sicherlich ist Kooperation wünschenswert, ich sehe aber auch, dass es schwierig ist von oben zu verordnen.

Die hauptsächliche landespolitische Auseinandersetzung wird ja nun um die Kapazitätserweiterung am Flughafen Düsseldorf in nächster Zeit geführt werden. Wir haben uns ganz klar dagegen positioniert, weil wir die Lärmbelastung jetzt schon als über alle

Maßen zu hoch empfinden. Eine weitere Steigerung ist den Menschen nicht zumutbar. Entsprechend sind wir der Meinung, dass die Verlagerung der Kurzstreckenflüge durch eine bessere Kooperation der Airlines mit Bahn und Flughäfen sehr ausbaufähig ist.

**Dr. Werner Reh (Leiter Verkehrspolitik Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland):** Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren! Wie wichtig dem BUND das Thema „Luftverkehrskonzeption“ auch in NRW ist, sieht man daran, dass wir im letzten August Eckpunkte eines NRW-Luftverkehrskonzeptes vorgelegt haben. Wir finden den Zeitpunkt der Diskussion und des Starts für ein Luftverkehrskonzept in NRW hervorragend und gut platziert, weil eben auf Bundesebene die Gutachten der Marktgrundlagen vorliegen. Herr Dobrindt sagte, im Sommer würde das Luftverkehrskonzept des Bundes erstellt sein. Ich füge hinzu, im Sommer 2016 – man muss ja mit solchen Prognosen vorsichtig sein. Da muss das Land versuchten, seine Position in die Debatten einzubringen.

Weiterhin ist erkennbar, dass viele Schwerpunkte für das Land NRW im Bundesluftverkehrskonzept nicht behandelt werden. Die folgenden vier Schwerpunkte, die ich nennen möchte, sollten Gegenstand eines eigenen Luftverkehrskonzeptes sein.

Erstens: Verlagerung des Flugverkehrs auf die Schiene. Wir haben ein Potenzial von 40.000 Flügen ermittelt, die innerhalb von vier Stunden auf die Schiene verlagert werden können, weil die Flugziele entsprechend erreicht werden. NRW hat eine extrem günstige Lage und eine hervorragende Infrastruktur der Schienenanschlüsse der großen Flughäfen. Man kann heute sagen, dass die Konnektivität des größten Teils des Landes, des Ruhrgebiets, heute schon über die Schiene gesichert ist. 4.000 Flüge von Düsseldorf und einige von Münster/Osnabrück machen da nicht den großen Unterschied.

Man müsste mit den Airlines darüber nachdenken, wie die Umsteiger durch Codesharing besser bedient werden könnten. Dazu zählen auch Möglichkeiten des Gepäckdurchcheckens. Das bedeutet nicht, dass der Lärm erhöht wird, denn die Bahn hat 40 % freie Plätze – auch auf diesen relevanten Strecken. Dadurch muss kein Zug extra fahren, und das bringt ökologisch massive Vorteile.

Zweitens: Das Flughafensystem in Nordrhein-Westfalen muss entwickelt werden. Das geschieht nicht auf Bundesebene. Das geht in Richtung sekundärer Hubs, um zum Beispiel statt Billigflieger anzukurbeln, mehr ökonomisch relevante Direktflüge mit leisen Flugzeugen zu bekommen. Damit wäre man auch ökologisch viel vorteilhafter unterwegs. Oder wickeln wir alles über den Frankfurter Hub ab, wofür vieles spricht? Wie sieht darüber hinaus die Rolle der kleineren Flughäfen in Nordrhein-Westfalen aus? Wir sind nicht dafür, Flugverkehr von Düsseldorf auf Weeze/Laarbruch oder andere kleine Flughäfen zu verlagern. Das hat in der Vergangenheit in vielen Fällen nicht funktioniert.

Drittens: Zum Thema Subventionsabbau wurde ja schon vieles gesagt. Bis 2024 muss das auf Null rückgeführt werden. Wir haben massive Subventionsprobleme – es wurden Dortmund und Weeze/Laarbruch genannt. Wir finden das auch europarechtlich nicht akzeptabel und glauben, dass man in dieser Hinsicht etwas tun muss und auch

dagegen etwas tun kann. Das muss Gegenstand eines Flughafenkonzeptes für Nordrhein-Westfalen sein.

Viertens: Ein weiterer Schwerpunkt müsste Lärmminderung sein. Es geht nicht darum, Grenzwerte zu verändern – das ist eine Sache der Bundesebene und auch des Bundesumweltministeriums, das federführend ist. Es geht darum, dass man differenzierte Landeentgelte wie zum Beispiel in Frankfurt schafft, wo sie stärker differenziert und in Stufen gegliedert sind als in Düsseldorf. Außerdem sollte über Obergrenzen nachgedacht werden. Man sollte bei wachsendem Flugverkehr garantieren können, dass der Lärm nicht zunimmt. Auch das ist eine Debatte, die in Frankfurt völlig zurecht geführt wird. Der bessere Schutz der Nachtruhe fällt mit unter diese Überschrift.

Last but not least kommt es darauf an, die Bundesebene zu beeinflussen – der Einfluss des Landes ist erheblich. Wir halten den Klimaschutz für besonders wichtig. Es laufen die Verhandlungen mit der ICAO über ein globales System. Auch hier ist eine Positionierung des Landes gefragt, was eine zukunftsfähige Lösung ist und was eine echte Reduktion der Belastung bringt.

Leider hat die Kollegin von ver.di abgesagt. Die Frage der sozialen Verhältnisse – Lohn- und Sozialdumping – ist durch die Zunahme der Billigflieger ein wichtiges Thema, das angepackt werden muss. Es muss verhindert werden, dass uns Scheinselbstständige mit auch langfristigen Folgen für die Sicherheit durch die Gegend fliegen. Wachstum durch Kostensenkung ist keine zukunftsfähige Perspektive. – Vielen Dank.

**Prof. Dr. Frank Fichert (Touristik/Verkehrswesen Hochschule Worms):** Sehr geehrter Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren! Ich bedanke mich recht herzlich für die Einladung und möchte im Wesentlichen drei Themen aufgreifen.

Zum „Luftverkehrskonzept“: Ja, die Erstellung eines solchen Konzepts ist in jedem Fall sinnvoll. Wir haben bereits sehr viel über die wirtschaftliche Bedeutung und die ökologischen Herausforderungen im Bereich des Luftverkehrs gehört. Auch andere Länder in Deutschland bzw. Ländergruppen haben sich in der Vergangenheit bereits dem Thema gewidmet und sorgfältig in ihrer jeweiligen Region, in ihren jeweiligen Jurisdiktionen die Entwicklungen und Voraussetzungen analysiert und langfristige politische Prioritätensetzungen vorgenommen. Angesichts der Größe und Bedeutung Nordrhein-Westfalens wäre dies hier ebenfalls eine sinnvolle Maßnahme.

Es wurden einige Fragen zur Analyse der bisherigen Luftverkehrskonzepte gestellt. Dieser Sektor ist sehr dynamisch, und es gab bestimmte Veränderungen, die man vor zehn oder gar 15 Jahren überhaupt nicht hat kommen sehen. Der generelle Wachstumstrend wurde in allen damaligen Konzepten berücksichtigt. Die große Herausforderung ist die ausgesprochen komplexe Verteilung von Kompetenzen – angefangen bei der europäischen Ebene, über den Bund, das Land, bis hin zu den Kommunen, die häufig zumindest Eigentumsfunktionen haben. Insofern ist es richtig, dass die tatsächlichen Steuerungsmöglichkeiten eines Landes sich in diesem Rahmen vor dem Hintergrund zahlreicher Einflussnahmen bewegen. Die mehrfach angesprochene Luftverkehrssteuer ist nun mal eine Bundessteuer, die auch noch nicht mal

durch den Bundesrat abgesegnet werden muss. Hier entspricht vieles der allgemeinen politischen Positionierung.

Es gibt aber nichtsdestotrotz genug Handlungsmöglichkeiten des Landes. Sicherlich hat auch der Bund andere Prioritäten. Die Frage der kleineren Flughäfen, die im Bundesluftverkehrskonzept wohl keine zentrale Rolle spielen werden, ist bereits angesprochen werden.

Zum zweiten Thema, der Flughafenlandschaft NRW: NRW ist ein großer Markt mit einer hohen Einwohnerzahl, einer starken Wirtschaftskraft und mit sehr vielfältigen Flughäfen, die sich in der Vergangenheit unterschiedlich entwickelt haben. Düsseldorf mit seinem, gemessen am Bundestrend, deutlich überproportionalen Wachstum, wenn man am Gesamtbundestrend misst, wurde häufig angesprochen. Andere Flughäfen hatten hingegen in den letzten zehn Jahren eher mit Verkehrsrückgängen zu kämpfen. Insofern ergeben sich in NRW völlig unterschiedliche Herausforderungen, von der Kapazitätserweiterung und der Nachfrage bis hin zu Defizitproblematiken.

Zur Wettbewerbssituation: Nordrhein-Westfalen ist durch die besondere Grenznähe gekennzeichnet – Weeze ist da sicherlich das herausragende Beispiel, aber auch Düsseldorf steht im direkten Wettbewerb mit Amsterdam. Hier besteht eine Sondersituation, denn die Luftverkehrssteuer hat sich hier in Nordrhein-Westfalen stärker ausgewirkt als in einer ganzen Reihe von anderen Bundesländern.

Zu den zahlreichen Konfliktpunkten – zum Beispiel den Konflikt Ökologie–Ökonomie oder das Stichwort „Arbeitsplatzzahlen“, wobei Letzteres sehr häufig „einfach“ – in Anführungsstrichen – das Zählen von Arbeitsplätzen auf Flughäfen und den vorgelagerten Industrien beinhaltet. Was ökonomisch viel größere Bedeutung hat, sind die sogenannten katalytischen Effekte – also das, was Luftverkehr ermöglicht, die Wirtschaftsverflechtungen, die beispielsweise exportorientierte Unternehmen haben. Diese Effekte sind aus wissenschaftlicher Perspektive am schwierigsten zu identifizieren, weil es da keine einfachen Kausalitäten gibt und man nicht sagen kann: Wenn die Flugverbindung da ist, entwickelt sich das Wirtschaftswachstum positiv. Es gibt auch den umgekehrten Effekt, dass bei wachsender Wirtschaft die Luftverkehrsnachfrage steigt. Es ist methodisch sehr schwierig, diesbezüglich genaue Kausalitäten auszumachen.

Auch die sozialen Themen spielen im Luftverkehr auch eine Rolle, aber bei Weitem nicht so herausragend, wie in vielen anderen Industrien. Ich denke, dass in dieser Hinsicht bei den deutschen Gesellschaften soweit alles in Ordnung ist. Allerdings ist diesbezüglich auf europäischer Ebene an der einen oder anderen Stelle noch etwas zu diskutieren.

Das Klimathema ist ein internationales. Sogar die Europäische Union hat Probleme, einen Alleingang im Bereich „Emissionsrechtehandel“ durchzusetzen. Dieses Thema lässt sich am besten weltweit lösen.

Der Lärm ist jedoch das klassische lokale Thema. Das ist der Kernkonflikt, wenn es um Wachstum und Erweiterung oder die Wünsche, Bewegungszahlen einzuschränken, geht. Bei aller Problematik ist Deutschland international gesehen einer der Vorreiter, was den Einsatz der vielfältigen Instrumente betrifft. Düsseldorf war der erste

Flughafen, der schon in den 70er-Jahren lärmabhängige Entgeltstaffelungen vorgenommen hat. Inzwischen haben wir sehr komplexe Systeme, die darauf ausgerichtet sind, auf Problemstellungen, die vor Ort bestehen, einzugehen.

Wir haben sehr dezentrale Systeme, die dadurch nicht immer widerspruchsfrei zwischen den Flughäfen sind, weil man versucht, sie auf bestimmte lokale Probleme auszurichten. Dies passt teilweise nicht zusammen

Es gibt Systeme, wie zum Beispiel in Frankfurt, die sehr nah an Lehrbuchmodellen dran sind. Vom grundsätzlichen Systemdesign her ist der Flughafen Wien ein sehr interessantes Beispiel, das ähnliche Ansätze aufweist. Die Grundsatzproblematik ist hier immer, dass die Flugzeugeinsatzplanung von sehr vielen Faktoren abhängig ist. Es ist sehr schwierig, wissenschaftlich zu analysieren, was immer genau der Effekt der gestaffelten Entgelte und anderer Maßnahmen, die ergriffen werden, ist, weil immer viele Faktoren ineinandergreifen und sich diese Systeme alle in einem Stadium der Veränderung befinden. Es ist ja eben bereits angesprochen worden, dass die Entgelte vielfach im Rahmen der Gesamtdeckelung erhöht worden sind. – Vielen Dank.

**Manfred Kuhne (Berater in Luftverkehrsfragen):** Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren! Ich habe in meiner Stellungnahme Quellenangaben gegeben und würde mich freuen, wenn Sie in diese Kolumnen, die ich auf einer Internetseite schreibe, hineinschauen würden.

Ich möchte einige Aspekte aufgreifen, die als Argumente gegen den Luftverkehr herhalten mussten und so einfach nicht stimmen.

Das Mobilitätsbedürfnis ist ungebrochen. Das betrifft insbesondere den Luftverkehr. Nach wie vor führt 1 % Wirtschaftswachstum zu 2 % mehr Passagieren. Das ist Jahr für Jahr ungebrochen. Die Welt wächst weiter zusammen, die durchschnittlichen Entfernungen steigen – ein Trend, der dem Flugzeug zugutekommen wird. Es ist unstrittig, dass es über längere Distanzen keine Alternative zum Flugzeug gibt.

Heute ist mehrfach der untere Entfernungsbereich angesprochen worden. Dort, wo die Bahn eine reine Fahrzeit von bis zu 4 Stunden hat, ist sie eine vollwertige Alternative zum Luftverkehr. Vier Millionen von insgesamt 15 Millionen Passagieren im rein innerdeutschen Luftverkehr entfallen auf diesen Bereich. Diese Reisenden müssen alle eine verkehrte Bahnentscheidung getroffen haben. – Irgendwas stimmt da nicht. Es ist da keine Rechnung gemacht worden. Es sind einfach beim Luftverkehr Nebenzeiten unterstellt worden, die so überhaupt nicht stimmen.

Und: „Die Bahn fährt vor der Haustür ab“: Wo gibt es so etwas in Deutschland? Ich habe es noch nicht gesehen. Das ist vollkommen unrealistisch. Selbst in diesem Bereich haben wir im Luftverkehr einen Zeitvorteil von zwei Stunden. Der Slogan, den die Bahn mit Einführung des ICE geprägt hat – doppelt so schnell wie das Auto, halb so schnell wie das Flugzeug –, ist nach wie vor gültig.

Zu den 50 Millionen innerdeutschen Passagieren kommen 8 Millionen Umsteigepassagiere hinzu. Das sind in Deutschland die Ultrakurzstrecken – Stuttgart–Frankfurt, Stuttgart–München. Auf diesen Strecken haben wir 95 % Umsteiger. Herr Dohm hat

schon darauf hingewiesen, dass nur ein Drittel dieser Passagiere bereit ist, das Air-Rail-Angebot der Lufthansa anzunehmen. Es kommt leider nicht an. Schade!

Wir würden uns wünschen, das alles auf die Bahn verlagern zu können. Es gibt da allerdings viele Probleme, wie Gepäcktransport und Reisezeiten.

Der Energieverbrauch des Flugzeugs wurde in einem Papier vollkommen verkehrt dargestellt: 1 zu 16. Die Realität ist eine ganz andere. Wenden Sie sich mal an die Bahn, Sie werden aus gutem Grunde keine Antwort bekommen.

Zur Flughafenentwicklung und zur Luftverkehrspolitik in Nordrhein-Westfalen: Es wird zukünftig mehr dezentrale Langstreckendienste außerhalb der Netze geben. Wenn der Wirtschaftsstandort NRW im Wettbewerb mit anderen Regionen hiervon profitieren soll, wird man nicht um eine Umschichtung der Stundeneckwerte in Düsseldorf umhinkommen – dies bekanntlich im Rahmen der Gesamtkapazität.

Im Langstreckenverkehr werden sich sehr wahrscheinlich ebenfalls LCC-Verkehre etablieren. Köln bietet hierzu beste Voraussetzungen und ist zudem als Cargo-Hub für die Region und darüber hinaus von höchster Bedeutung.

Die Flughäfen in der Fläche werden – ich habe das mal einpellen des LCC-Verkehrs genannt –, wenn sich das alles normalisiert, auch wieder vermehrt Angebote im Fern- und Mittelflugverkehr und langfristig im Regionalluftverkehr haben. Wir haben im Moment keine Nachfrage- sondern eine sehr massive Angebotsschwäche.

Künftig werden diese Flughäfen eine Entlastungsfunktion für die hochbelasteten Flughäfen übernehmen müssen. Dabei geht es nicht darum, Nachfrage zu verlagern, sondern diese wenn möglich am Ort ihres Entstehens zu bedienen, wenn das wirtschaftlich möglich ist.

Es gilt also, in Nordrhein-Westfalen Vorsorge für das steigende Mobilitätsbedürfnis von Bürgern und Industrie zu treffen – sowohl bei den Flughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn als auch bei den vier Flughäfen in der Fläche. Grundsätzlich haben dabei Umweltbelange einen hohen Stellenwert, und dem sollte weiter durch Anhebung von Standards Rechnung getragen werden, anstelle eine Verhinderungspolitik zu initiieren, die nur volkswirtschaftlichen Schaden nach sich zieht. – Vielen Dank.

**Vorsitzender Dieter Hilser:** Vielen Dank an alle vier. – Zunächst hatte sich Herr Klocke gemeldet und dann Herr Bayer.

**Arndt Klocke (GRÜNE):** Ich habe Fragen an Herrn Pless und an Herrn Reh.

Ich beginne mit Herrn Pless. In ihrer Stellungnahme äußert sich ja die Bundesvereinigung zur Frage lärmabhängiger Gebühren. Das war ja eben auch in den Expertisen von Herrn Garvens und von Herrn Dohm Thema, nämlich mit dem Hinweis, dass es da eine Steuerung- und Lenkungswirkung gibt, die schon zu einer deutlichen Entlastung der Anwohnerinnen und Anwohner geführt hat. Meine Frage ist, ob Sie diese Einschätzung teilen bzw. wie Sie es beurteilen, dass es zum Beispiel am Düsseldorfer Flughafen an zwei Dritteln der Tage im Monat zu Verspätungen kommt. Also: Wie

müsste ein Gebührenkonzept aussehen, das eine deutlichere Lenkungswirkung hat in diesem Bereich?

Zweite Frage: Das Ministerium ist ja gemeinsam mit den Flughäfen in letzter Zeit mehrfach vor dem Gericht unterlegen, einmal im Verfahren um den Flughafen Köln/Bonn und einmal im Prozess um Dortmund zum Jahresende. Meine Frage an Sie ist: Was bedeuten diese beiden Urteile mit Blick auf das jetzt anstehende Genehmigungsverfahren Kapazitätsausweitung Düsseldorf und andere laufende Verfahren? Das waren ja zwei wichtige Prozesse.

Herr Reh, Sie haben das, was Herr Kuhne gesagt hat, nämlich die Frage der Umsteigewirkung bei Kurzstreckenflügen bzw. das AIRail-Angebot, bedauert. Das bedauern auch wir. Meine Frage an Sie, Herr Reh, ist, woran das liegt, dass es nicht mehr genutzt wird und was das Land tun könnte, um Kurzstreckenflüge zu reduzieren. Sehen Sie Möglichkeiten im Bereich der Verkehrsplanung des Landes, in Kooperation mit den Flughäfen entsprechende Angebote zu machen?

Darüber hinaus möchte ich Ihnen auch die Gebührenfrage stellen, also die Frage von angemessenen Regelungsmöglichkeiten. Wie schaffen wir es, verspätete Flüge zu einer Ausnahme zu machen?

Darüber hinaus habe ich noch eine Frage an beide; eigentlich könnte ich sie an alle vier stellen. Bereits in der ersten Runde wurden die Auflagen und die Restriktionen deutlich kritisiert. Das bezog sich auch auf das Konzeptpapier, das wir kürzlich vorgelegt haben. Meine Frage an Sie lautet: Ist es nicht auch Aufgabe von Politik, über wirtschaftliche Steuerungsinstrumente und Ordnungspolitik gewisse Steuerungsmöglichkeiten zu ermöglichen? Ich erinnere an das EEG als ein marktwirtschaftliches Instrument der Ordnungspolitik, das ja eine entsprechende Wirkung entfaltet hat. Können nicht auch Gebührenregelungen im Bereich der Lärmabgabe dazu führen, dass sich Airlines und Flughäfen in diesem Bereich orientieren, dass es entsprechende Wirkungen entfaltet?

Das sind meine Fragen.

**Oliver Bayer (PIRATEN):** Vielen Dank an die zweite Runde für die mündlichen Statements. Sie haben bereits sehr viel gesagt; ich habe trotzdem noch ein paar Fragen.

Zunächst an Herrn Dr. Reh und an Herrn Pless: Halten Sie die vier kleinen Flughäfen in Nordrhein Westfalen, Paderborn/Lippstadt, Münster/Osnabrück, Weeze und Dortmund, angesichts ihrer Kostenstruktur, die ja strukturell bedingt ist, grundsätzlich für eigenwirtschaftlich? Beziehungsweise: Sehen Sie mittel- und langfristig die Chance, sie gemäß der EU-Beihilfe zu betreiben? Angenommen, das wäre so: Wie könnte die Zukunftsfähigkeit erzielt werden, um ihre Existenz zu erhalten?

Herr Pless hat gesagt, Düsseldorf sei potenziell gewinnbringend, die Flugbewegungen allerdings rückgängig. Es gibt ja aus Ihrer Sicht nicht die Notwendigkeit zur Kapazitätserweiterung. An Sie deshalb die Frage: Ist das eine Luxusproblem, oder geht es um Wettbewerb zwischen Flughäfen oder mit anderen Verkehrsträgern? Ist das also eine Sache, dass das der Flughafen nur seine Slots verschönern will, oder ist das tatsächlich eine Sache, die die Wettbewerbsfähigkeit des Flughafens unterstützt?

Herr Kuhne hat die Schnelligkeit und Qualität der Bahn angesprochen und dies nicht als ausreichend angesehen. Wenn nicht, widersprechen Sie mir bitte. Daher an alle die Frage: Wären Inlandsflüge noch wettbewerbsfähig, wenn sie einer der Bahn vergleichbaren Besteuerung und Infrastrukturkostenbeteiligung unterlägen? Ich glaube, dass es sehr unterschiedliche Kostenstrukturen gibt.

Ich habe vorhin die Frage nach der Notwendigkeit eines Landesluftverkehrskonzepts gestellt. Hier eine Frage an Herrn Reh und Herrn Dr. Fichert: Welche Dringlichkeit sehen Sie diesbezüglich? Soll bezüglich der Formulierung eigener Landesziele auf den Bund gewartet werden? Welche Zeithorizonte wären da sinnvoll? Und vor allem: Wie sind im Bundeskonzepts die Interessen verteilt? Müssen wir da auf etwas achten?

Herr Pless hatte vorhin gesagt, gute Luftfahrtpolitik könne auch ohne Konzept gemacht werden. Daran schließt sich an Sie alle die Frage an: Welche transparente Positionierung oder Konzeption ist dazu mindestens nötig? Herr Beisel sagte vorhin, eine dauernde Diskussion zum Beispiel um die Rolle und Existenz wäre wirtschaftlich schädlich. Inwieweit muss man also bestimmte Dinge festlegen?

Zum Thema „Fluglärm“ und „Emissionen generell“: Das Thema „Fluglärm“ haben wir ja immer im Kopf, wenn wir über Flughäfen sprechen. Aber wie ist es mit anderen Emissionen, über die nicht regelmäßig gesprochen wird? Welche Wirkungen und welche Bedeutung hat der Schadstoffausstoß der abfliegenden Maschinen oder auch der Lager an den Flughafengebieten, die Grundwasserbelastung, vielleicht auch Konzentration von Schadstoffen in der Atemluft generell oder auch Sachen, an die wir bisher nicht denken?

Noch eine Frage abschließend an Herrn Dr. Reh, Herrn Pless und Herrn Prof. Dr. Fichert. Herr Dr. Reh und Herr Pless haben in ihrer schriftlichen Stellungnahme zu den stark subventionierten Ketten von Subunternehmen und zum Low-Cost-Ansatz beim Personal am Boden, ähnlich wie wir es bei den Low-Cost-Carriern haben, ausgeführt. Inwieweit ist das nicht nur eine sozialpolitische Frage, sondern was bedeutet das auch für die Sicherheit?

Das sind meine Fragen.

**Helmar Pless (Bundesvereinigung gegen Fluglärm):** Ich hoffe, ich habe alle Fragen richtig erfasst.

Die Steuerungswirkung von lärmabhängigen Start- und Landeentgelten ist in der Tat begrenzt, weil wir an der Stelle, wo wir bei lauten Flügen sozusagen etwas draufpacken, bei anderen wieder etwas herunternehmen müssen. Wir haben das generelle Problem, dass es uns bislang rechtlich verwehrt ist, eine Zusatzabgabe, die auch die externen Kosten einkalkuliert, zu erheben, die es ermöglicht, die Bürger, die von dem Lärm belastet sind, entsprechend zu entschädigen. Wir haben auch generell das Problem, dass die lärmabhängigen Flughafenentgelte nur 1 % der Gesamtausgaben ausmachen. Das weiß ich vom Flughafen Frankfurt. Insofern ist das nur ein sehr kleiner Beitrag. Nichtsdestotrotz muss man dieses Instrument weiter ausreizen. Die Bundesregierung will ja laut Koalitionsvertrag einen Vorschlag ausarbeiten. Darauf warten wir bis heute.

Wie kann man Anreize ökonomischer Art schaffen, dass Verspätungen sanktioniert werden? – Ich nenne hier das Hamburger Modell. Das ist auch Gegenstand des Koalitionsvertrags von Rot-Grün gewesen. Nach diesem Modell sollen besonders spät einfliegende Flugzeuge mit besonders hohen Gebühren belastet werden. Das ist ein zielführendes Modell. Darüber hinaus müssen natürlich Verstöße viel stärker sanktioniert werden.

Die Urteile zu den Flughäfen Köln/Bonn und Dortmund habe ich im Detail jetzt nicht vor Augen. Aber was bei mir hängengeblieben ist, ist, dass gerade am Flughafen Köln/Bonn durch den scheibchenweise Genehmigungstatbestand, der für sich keine UVP erforderlich macht, von höherem Gericht festgehalten worden ist, dass solche Maßnahmen einer umfassenden Umweltverträglichkeitsprüfung unterworfen werden müssen. Damit ist für meine Begriffe diese Salamitaktik passé. Das gilt generell für Erweiterungsverfahren, auch wenn sie nur klein sind.

Zur Rolle der Ordnungspolitik: Da bin ich ein Freund von Mischkonzepten. Wir brauchen natürlich marktwirtschaftliche Instrumente. Aber beim Lärm bin ich auch ein großer Freund der Ordnungspolitik. Zwischen 0:00 Uhr und 5:00 Uhr darf nicht geflogen werden. Wir können gerne über die Perspektive Köln/Bonn reden. Die haben eine Genehmigung bis zum Jahr 2030. Aus meiner Sicht muss das Thema aber noch einmal generell angefasst werden, auch europaweit. Eigentlich müsste die Forderung lauten: generelles Nachtflugverbot zwischen 23:00 Uhr und 6:00 Uhr und zwischen 22:00 Uhr und 23:00 Uhr nur noch in begründeten Ausnahmefällen. Da muss meiner Meinung nach der Staat aus Gesundheitsschutzgründen und der Rechtsprechung folgend Ordnungspolitik betreiben. Man kann das ja mischen mit einem marktwirtschaftlichen Ansatz, den ich vorhin genannt habe, dass eben bestimmte Tages- und Nachtzeiten mit besonderen Gebühren belegt werden.

Herr Bayer, Sie fragten nach der Eigenwirtschaftlichkeit regionaler Flughäfen. Ich bin da deutlich skeptischer. Wir wissen nicht, wie es Air Berlin in einem Jahr, in zwei Jahren geht. Sie haben ihr Geschäftsmodell meiner Meinung nach noch nicht gefunden. Die Konsequenz, die bisher erkennbar ist, ist, sie ziehen sich insbesondere aus den Regionalflughäfen zurück. Da habe ich nicht den Optimismus von Herrn Stöwer, der sagt, das wäre jetzt eine Delle. Es kämen andere Flughäfen, und die füllten diese Delle wieder auf. – Die sehe ich nicht. Angesichts der internationalen Zahlen ist der Trend, weg von den Regionalflughäfen, hin zu den großen.

Ich bin dem BDL dankbar, dass er in seiner Stellungnahme bezüglich des Flughafens Münster/Osnabrück von einem Regionalflughafen spricht. Da müssen wir uns doch ehrlich machen. Was macht den Flughafen Münster/Osnabrück denn anderes aus als der Flughafen Dortmund oder Paderborn? Die spielen in einer Liga. Das sind Regionalflughäfen. Ich verstehe auch die Aufregung von Herrn van Bebber nicht im Hinblick auf den Landesentwicklungsplan. Der vollzieht eine Systematik, die wir bereits aus der alten Luftverkehrskonzeption kannten. Da hieß es nur „internationale Flughäfen versus Regionalflughäfen“. Natürlich ist Weeze kein internationaler und auch kein landesbedeutsamer Verkehrsflughafen. Die Auswirkungen des Landesentwicklungsplans sind letztendlich nicht so drastisch. Sie sagen ja nur, dass die Landesregierung in letzter

Konsequenz bei der Frage des bedarfsgerechten Ausbaus ein gewichtiges Wort mitzureden hat, wenn es im Entwurf des Landesentwicklungsplans heißt:

> „Ob die Sicherung und Entwicklung der regionalbedeutsamen Flughäfen im Einklang mit der Entwicklung der landesbedeutsamen Flughäfen“

– also in dem Fall Köln/Bonn, Düsseldorf und jetzt noch Münster/Osnabrück –

> „steht, entscheidet die Landesregierung.“

Sie ist also verlagert auf die Ebene der Landesregierung. Ich sehe darin auch keine Katastrophe bezüglich der Entwicklungs-und Entfaltungsmöglichkeiten von Weeze. Die Hürde ist in der Tat die EU-Beihilferichtlinie. Das ist die Hürde, die die jetzt nehmen müssen. Ich habe bereits eingangs gesagt, dass ich große Zweifel habe, ob das auf Dauer gelingt. Die Aussage, die ich getroffen habe, gilt nicht nur für die Flughäfen in Nordrhein-Westfalen, sondern gleichermaßen zum Beispiel für die Flughäfen in Memmingen und Kassel-Calden. Wie sollen die denn auf Dauer funktionieren, wo pro Tag, glaube ich, ein Linienflug stattfindet? Dies wird auf Dauer ein Subventionsgrab bleiben.

Es wurde das Luxusproblem Düsseldorfs, was die Slotvergabe angeht, angesprochen. Ich meine, dieser Flughafen hat durchaus seine Berechtigung. Die Frage ist, auf wessen Kosten und wo die Schmerzgrenze liegt. Nicht umsonst gehen reihenweise Flughafenanrainerkommunen aktuell auf die Barrikaden. Es gibt teilweise einstimmige Beschlüsse in den Räten. Es sind oftmals CDU-Bürgermeisterinnen oder -Bürgermeister, die sagen: Nein, das ist nicht mehr der Ausgleich zwischen dem berechtigten Interesse nach Wirtschaftlichkeit des Flughafens und dem berechtigten Interesse der Anwohner nach Lärmschutz.

Sind Inlandsflüge noch wettbewerbsfähig, wenn es Kostengerechtigkeit gibt? – Da bin ich zu wenig Ökonom, um das sagen zu können. Ich kann nur eines feststellen, weil immer von einem bedarfsgerechten Ausbau der Flughäfen gesprochen wird: Was im Luftverkehrsbereich stattfindet, ist eine künstlich erzeugte Nachfrage, wenn ich mir die Entwicklung von Ryanair und der Billigfluggesellschaften anschaue. Ich habe dazu ein putziges Beispiel. Das möchte ich kurz ausführen, weil es so drastisch ist. Ein neues Geschäftsmodell unter Hartz-IV-Empfängern in Dortmund – so wurde mir gesagt – ist: Man bucht ein Ryanair-Flug von Dortmund nach Krakau für 63 € und kauft dort für jeweils 15 € vier Stangen, also 800 Zigaretten. Das macht insgesamt 60 €. Zusammen zahlt man also 123 €. Diese Zigaretten werden dann zu Hause für 192 € verkauft. Das ergibt einen Gewinn von 69 €. Das ist doch Sinnbild für eine Idiotie, die da stattfindet, dass Leute heutzutage fliegen, weil es einen Billigflug zum Schnäppchenpreis gibt. Das können wir uns umweltpolitisch nicht leisten, und das ist auch nicht gesund.

**Dr. Werner Reh (BUND):** Den Aspekt lärmabhängige Preise, Landeentgelte hat Herr Pless bereits zum großen Teil behandelt. Hier muss man differenzieren. Herr Fichert hat völlig recht. Man kann das nicht ohne Weiteres vergleichen. Es ist sehr unterschiedlich, wie dicht die Besiedlung an Flughäfen herangeht. Insofern muss man sich dort Weiterentwicklungen angucken. Frankfurt ist ja gerade mit den Anteilen der Lärmentgelte an den Flughafenentgelten insgesamt hochgegangen und hat dafür – in dem System, das wir jetzt haben, ist das halt notwendig – die anderen Infrastrukturkosten

reduziert. Wir hätten die gerne – da sind wir mit der Bundesvereinigung gegen Fluglärm völlig einig – getrennt berechnet, damit es einen Anreiz gibt, Entgelte besser zu gestalten. Dadurch könnte man in der Tat für mehr Ruhe und Zufriedenheit an den Flughäfen sorgen. Die Diskussion ist im Gange. Die Frage, wie wirksam die Landesentgelte sind, ist wichtig. Auf Bundesebene verschläft man leider die Verpflichtung, die vorzuschreiben. Es steht ja in der Koalitionsvereinbarung, dass das gemacht wird. Meines Wissens hat das noch gar nicht begonnen.

Es wurde gesagt, dass AIRail nicht so richtig wirke. Das System ist ja ursprünglich von der Lufthansa entwickelt worden. Die Bahn wollte das nicht unbedingt so haben, hat deshalb zu Beginn die ältesten Loks zur Verfügung gestellt. Dann wurde das allmählich ausgeweitet. Es wurde ein Terminal gebaut. Nunmehr ist es durchaus in einer positiven Entwicklung begriffen. Jetzt gibt es für Dortmund das System Express Rail. Man kann nicht sagen, dass das ein Misserfolg ist. Im Gegenteil: Das ist massiv am Wachsen. Ich bin allerdings der Meinung, da kann noch sehr viel mehr getan werden.

Insofern zur Frage von Herrn Bayer, was das Land macht: Das Land sollte eigentlich nur eine Moderatorenrolle einnehmen und die Flughäfen – das ist vor allem Frankfurt –, die Bahn und die Fluglinien an einen Tisch bringen, um das System noch zu verbessern. Wenn man Lufthansa-Busse mit Zuliefererbusse ausstattet, dann kann man das auch mit der Bahn machen, indem man den Leuten garantiert: Du bekommst einen Ersatzflug, wenn du ungewöhnliche Verspätungen hast. – Die Bahn muss dann ein Highend-Produkt bieten. Das sind dann marktkonforme Angebote. Das hat mit Dirigismus gar nichts zu tun. Für NRW ist das in der Tat eine ganz wichtige Frage. Ich denke schon, dass der größte Teil der Konnektivität schon heute über die Bahn erzeugt wird. Ich habe ja bereits die Flüge von Düsseldorf und Münster nach Frankfurt genannt. Da fliegen deutlich mehr. Ich sehe es auch in jedem Zug, wo ich mich schon zurückgesetzt fühle, weil die Lufthansa-Kunden in den Ansagen umhätschelt werden. Das System funktioniert also, aber es kann noch verbessert werden. Auch die Frage des Gepäckdurchcheckens kann noch einmal aufgegriffen werden. Da gibt es heute digitale Möglichkeiten. Auch die Bahn kann natürlich viel mehr tun. Das ist gar keine Frage. Die hat die Zielgruppe noch gar nicht richtig entdeckt und umworben. Sie glaubt halt – das denkt sie vielleicht vom Trassenpreismodell her –, sie muss immer die Vollkosten rechnen. Nein, das muss sie nicht. Wenn man 40 % leere Plätze hat, auch auf diesen Strecken – ich habe es ja recherchiert –, dann kann man echt gute Preise anbieten, gerade dort, wo die Erträge der Kurzstreckenflüge nicht so groß sind. Natürlich wird die Lufthansa nicht auf einen Schlag zehn Flüge von Düsseldorf nach Frankfurt einstellen. Das kann man ja schrittweise machen. Ich werde morgen Herrn Schulte, den neuen Chef von BDL, beim Empfang einmal fragen, wie viele Fluggäste aus NRW eigentlich nach Frankfurt kommen. Ich schätze, das sind viel mehr, als Flüge da existieren, weil die Bahn eben schon heute diesen Service bringt.

Die Eigenwirtschaftlichkeit von Regionalflughäfen sehe ich ebenfalls sehr kritisch. Man muss hier auch sehen, dass die Gebühren nicht wirklich real kalkuliert und verlangt werden. Das hat natürlich etwas mit Kannibalisierungsängsten zu tun, dass man eben zu niedrige Gebühren verlangt, weil man Angst hat, dass die abwandern. Langfristig wird der Trend zu größeren Flughäfen dieses Problem noch verschärfen. Das Thema „Klimaschutz“ kommt dann noch obendrauf. Man wird nicht umhinkommen, hoffentlich

global – da sind wir völlig einer Meinung – Klimakosten anzulasten und dahin zu gehen, dass der Luftverkehr seinen Beitrag zum Klimaschutz leistet. Diese Trends zeigen in die Richtung, dass es nicht sinnvoll ist, diese Regionalflughäfen weiter am Leben zu halten.

Zur Terminierung des Luftverkehrskonzepts: Ein Warten auf den Bund würde ich aus den beiden genannten Gründen nicht empfehlen. Wir kämpfen dafür, in das Bundeskonzept Klimaschutz, Lärmminderung, Verlagerung auf die Schiene hineinzubringen. Wir haben eher den Eindruck – andere mögen widersprechen –, das wird eher kein Schwerpunkt des Bundeskonzeptes sein. Das sind alles Landesthemen. Sie müssen auch eine Positionierung für die Einflussnahme auf den Bund während der Verhandlungen, wenn das im Sommer vorgestellt wird, formulieren. Deswegen passt das sehr gut in die Landschaft.

Die Ergebnisse von Studien zeigen hohe Schadstoffausstöße von Stickoxiden und Feinstaub, allerdings an Flughäfen, die dort, wo die Menschen wohnen und wo sich die Schadstoffe kumulieren, keine große Rolle spielen. Insofern ist das in der jetzigen Methodik der Messung und Grenzwertsetzung in den Städten wenig relevant, weil sich die ganzen Schadstoffe verwirbeln. Allerdings steigt insgesamt die Hintergrundbelastung in diesen Städten an.

Zum Low Cost: Auch eine unserer Fragen war: Wie schafft man es, zu verhindern, dass die Arbeitsverhältnisse zum Beispiel bei Ryanair, nämlich 75 % scheinselbstständige Piloten über eine irische Firma, nicht auf die Sicherheit durchschlagen? Wenn man weiß, dass man im Krankheitsfall oder im Urlaub kein Geld bekommt, dann ist das eine Gefahr für die Erholung dieser Piloten. Insofern ist das langfristig eine Gefahr für die Sicherheit im Luftverkehr. Das sollte angegangen werden. Wir haben einige Wege genannt. Auf Bundesebene gibt es bilaterale und multilaterale Abkommen, die vorsehen, das viel härter zu bekämpfen als bisher. Druck auf die Bundesregierung wäre da sehr willkommen.

**Prof. Dr. Frank Fichert (Hochschule Worms):** Herr Klocke, Sie hatten mich nicht direkt angesprochen. Wenn Sie mir gestatten, möchte ich gerne ebenfalls einige Ausführungen zu dem Thema „lärmabhängige Entgelte“ machen, weil das wirklich sehr relevant ist. Herr Pless hat völlig zu Recht gesagt, wir befinden uns im Bereich eines Entgeltrechts. Es ist ja keine Lärmsteuer oder zusätzliche Lärmabgabe. Dadurch sind wir zum einen in der Gesamthöhe gedeckelt. Wenn lärmabhängige Entgelte steigen, müssen andere Entgelte sinken. Zudem befinden wir uns in einer Rahmensetzung, die eine gewisse Kostenbezogenheit fordert. Das heißt, man muss bestimmte Kosten den Passagieren anlasten, weil das Terminal nun einmal nicht auf die Bewegungen, sondern auf die Passagiere ausgerichtet sein muss. Es ist also ein relativ komplexes Umfeld.

Die ganzen Entgelte sind ja vor Ort weiterentwickelt worden. Die Besonderheit von Lärm ist, dass nicht jede Einheit gleich ist. Die jetzigen Entgeltspreizungen basieren – vereinfacht ausgedrückt – im Prinzip auf Euro pro Dezibel. Bei allen kleinen Flugzeugen ist der Betrag niedrig, bei allen großen Flugzeugen, auch wenn es in seiner Klasse

das lärmärmste ist, relativ hoch. Von der Seite der Airlines könnte man nach der Wirkung fragen. Kurzfristig könnte eine Airline natürlich umschichten, ihre Einsatzplanung anpassen, dort fliegen, wo dieses Flugzeug weniger kostet. Mittel- bis langfristig geht es um das Thema „Investitionen“. Darüber hinaus spielen auch sehr viele andere Faktoren eine Rolle.

Die Aufgabe der Politik ist, zu steuern. Dies möchte ich gerne mit der Frage von Herrn Bayer verbinden, ob aufgrund der Rahmenbedingungen Inlandsflüge wettbewerbsfähig sind. Da haben wir den interessanten Fall bei den Inlandsflügen, wenn wir über Quelle-Ziel-Passagiere reden, also über diejenigen, die von Köln nach Berlin oder umgekehrt wollen. Da haben wir im Moment die staatlichen Rahmensetzungen eher zulasten des Luftverkehrs, weil der Luftverkehr im Inlandsverkehr bei den Quelle-Ziel-Flügen der Mehrwertsteuer unterworfen ist. Da kommen die ganz normalen 19 % drauf, die auch bei der Bahn draufkommen. Außerdem haben wir die Luftverkehrssteuer, die zudem bei einem Inlandsflug, wenn sie hin- und zurückreisen, zweimal anfällt. Bezüglich der Steuer gibt es also eine relativ eindeutige Zusatzbelastung für den Luftverkehr. Das hatte man nach der Einführung der Luftverkehrssteuer an den Zahlen der inländischen Passagiere gemerkt. Zudem wird die Infrastruktur im Luftverkehr, wenn man von den kleineren Flughäfen absieht, wo Sie teilweise auf höhere Beträge pro Passagier kommen, aber das liegt an den niedrigen Passagierzahlen… Ich habe die 20 € aus Zweibrücken im Kopf. Der ist, glaube ich, in NRW als harmlos zu benennen. Aber das sind natürlich absolut relativ wenige Passagiere. Wenn sie aber den Kostendeckungsgrad der Fernverkehrsschieneninfrastruktur nehmen, der liegt bei 50 %. Das ist nicht sonderlich transparent. Bezüglich der berühmten Strecke Frankfurt-Köln freuen wir uns ja alle, dass es da keine Kurzstreckenflüge mehr gibt. Ich glaube, es waren etwa 5 Milliarden, die die Neubaustrecke gekostet hat. Da sind wir sicher weit von der Kostendeckung entfernt.

Bezüglich der Terminierung des Luftverkehrskonzeptes des Landes kann ich im Prinzip nur das unterstützen, was bisher gesagt worden ist. Der Bund wird das sicherlich vorlegen, ohne ihm zu nahe treten zu wollen, was Arbeitsabläufe und -geschwindigkeit angeht. Ohne pessimistisch zu sein, was den Zeitplan des Bundes angeht, da wird sicherlich der Bund zumindest den Entwurf vorlegen, aber umso wichtiger ist es, sich dann über das Thema Gedanken zu machen.

Zum Thema „Interessen“, das Sie, Herr Bayer, angesprochen haben: Es ist natürlich ein Konzept des Verkehrsministeriums. Das Bundesverkehrsministerium hat natürlich sehr stark das Thema „Wettbewerbsfähigkeit deutscher Airlines“ im Wettbewerb zu den Middle-East-Carriern, im Wettbewerb zu Turkish Airlines im Blick. Insofern ist es sicherlich eins, das sehr stark aus dieser Richtung gedacht sein wird, ohne, zumindest was die Ausschreibungen der Fachgutachten etc. angehen, Umweltthemen, andere Themen zu vernachlässigen. Im Vordergrund steht, die Wettbewerbsfähigkeit deutscher Airlines zu analysieren und nach Möglichkeit zu stärken.

**Manfred Kuhne:** Herr Bayer hat mich gefragt, ob der innerdeutsche Luftverkehr noch wettbewerbsfähig ist, wenn er auch Kerosinsteuer zahlt. Wir müssen hierbei trennen zwischen den Inlandspassagieren und den Zubringerpassagieren. Aber ich stelle eine

andere Frage: Was wäre denn, wenn die Bahn die vollen Trassenpreise zahlt? Herr Fichert hat es bereits angesprochen. Sie wissen sicherlich, was 1 km Neubaustrecke Erfurt-Leipzig gekostet hat. Das muss die Bahn nicht zahlen. Das zahlt sie in Prozentzahlen zurück. Es macht doch keinen Sinn, die Bahn damit zu belasten. Sie wäre nicht mehr wettbewerbsfähig. Das will niemand. Ich fahre gerne Bahn.

Einseitige Belastung des Luftverkehrs: Wenn, dann müssen Sie an alle Verkehrsträger denken. Der Luftverkehr ist nun einmal nutzerfinanziert. Der trägt seine Kosten. Die Bahn wird über den Bau von Neubaustrecken usw. subventioniert. Das muss man ganz klar so sehen. Aber warum nicht? – Soll so sein. Wir brauchen die Bahn.

**Vorsitzender Dieter Hilser:** Vielen Dank. – Ich gucke in die Runde und sehe keine weiteren Wortmeldungen.

Ich bedanke mich bei den Sachverständigen und wünsche allen eine gute Heimfahrt und einen schönen Resttag.

Die Sitzung ist geschlossen.

gez. Dieter Hilser
Vorsitzender

**Anlage**

27.06.2016/29.06.2016

290

*Stand: 30. Mai 2016*

# Öffentliche Anhörung
# des Ausschusses für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr
# am 31. Mai 2016

**Thema: „NRW braucht ein Landesluftverkehrskonzept!“**
Antrag der Fraktion der PIRATEN, Drucksache 16/9584

in Verbindung mit

**„Stillstand in der Luftverkehrspolitik beenden - NRW-Luftverkehrskonzeption 2010 endlich fortschreiben“**
Antrag der Fraktion der FDP, Drucksache 16/9599

# Tableau

| eingeladen | Redner/in<br>Weitere Teilnehmer/-innen | Stellungnahme |
|---|---|---|
| BDL Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft e.V.<br>Haus der Luftfahrt<br>Herrn Klaus-Peter Siegloch<br>Berlin | **Matthias von Randow** | **16/3914** |
| Bundesvereinigung gegen Fluglärm e.V.<br>Herrn Helmar Pless<br>Essen | **Helmar Pless** | **16/3937** |
| Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V. (BUND)<br>Herrn Dr. Werner Reh<br>Berlin | **Dr. Werner Reh** | **16/3951** |
| Flughafen Köln/Bonn GmbH<br>Herrn Michael Garvens<br>Köln | **Michael Garvens**<br>Benjamin Heese | **16/3922** |
| Flughafen Düsseldorf GmbH<br>Herrn Dr. Ludger Dohm<br>Düsseldorf | **Dr. Ludger Dohm**<br>Veronika Bappert | **16/3924** |
| Airport Weeze<br>Herrn Ludger van Bebber<br>Weeze | **Ludger van Bebber** | **16/3943** |
| FMO Flughafen Münster/Osnabrück GmbH<br>Herrn Prof. Dipl.-Ing. Gerd Stöwer<br>Greven | **Prof. Gerd Stöwer** | **16/3923** |

| eingeladen | Redner/in<br>Weitere Teilnehmer/-innen | Stellungnahme |
|---|---|---|
| Herrn<br>Manfred Kuhne<br>Stuttgart | **Manfred Kuhne** | **16/3912** |
| Hochschule Worms<br>Herrn Prof. Dr. Frank Fichert<br>Worms | **Prof. Dr. Frank Fichert** | **16/3927** |
| Flughafenverband ADV<br>Herrn Ralph Beisel<br>Berlin | **Ralph Beisel** | **16/3921** |

| Absagen von eingeladenen Experten | Stellungnahme |
|---|---|
| Städtetag Nordrhein-Westfalen<br>Köln | **nein** |
| Landkreistag Nordrhein-Westfalen<br>Düsseldorf | **nein** |
| Städte- und Gemeindebund Nordrhein-Westfalen<br>Düsseldorf | **nein** |
| Ver.di NRW<br>Frau Gabriele Schmidt<br>Landesbezirksleiterin<br>Düsseldorf | **nein** |
| Deutsche Bank AG<br>DB Research<br>Herrn Eric Heymann<br>Frankfurt am Main | **nein** |

| Weitere Stellungnahmen | Stellungnahme |
|---|---|
| Flughafen Dortmund GmbH<br>Dortmund | **16/3930** |