

INITIATIVE KAARSTER GEGEN FLUGLÄRM



Luftverkehrskonzept für NRW

Anhörung des Verkehrsausschusses am 2. September 2020

I. Vorbemerkung

Die Absicht des Verkehrsministers ein neues Luftverkehrskonzept für NRW vorzulegen, mit dem das Luftverkehrskonzept 2010 aus dem Jahre 2000 abgelöst werden soll, ist zu begrüßen. Diese Maßnahme ist überfällig. Mit dem neuen Luftverkehrskonzept sollten politische Leitlinien für mindestens zwei Legislaturperioden formuliert werden, die für die konkreten Maßnahmen und Entscheidungen der Luftverkehrspolitik der Landesregierung Orientierung bieten.

Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Corona-Pandemie den gravierendsten Einschnitt für die Luftfahrt seit 1945 darstellt, worauf sich das Luftverkehrskonzept NRW einstellen muss.

Viele Indizien deuten darauf hin, dass es sich beim aktuellen Einbruch der Luftverkehrswirtschaft um keine konjunkturelle Krise handelt, sondern dass ein struktureller Umbruch sowohl auf der Angebots- wie auch auf der Nachfrageseite stattfindet. Die Landesregierung sollte deshalb die Chance eine Neuausrichtung ihrer Luftverkehrspolitik nutzen. Die künftige Entwicklung des Luftverkehrsgeschehens wird zwar entscheidend von globalen und europäischen Entwicklungen und Rahmensetzungen geprägt, dennoch kann der Verkehrsminister durch seine Entscheidungen auf die künftige Entwicklung, insbesondere auf der Angebotsseite Einfluss ausüben.

II. Ziele

Die künftige Luftverkehrspolitik kann nicht isoliert betrachtet werden; vielmehr ist sie als Teil einer nachhaltigen Mobilitätspolitik zu konzipieren. Als solche hat sie einen Beitrag zu leisten, um:

- Den Luftverkehr insgesamt zu reduzieren und klimafreundlichere Mobilität zu stärken;
- Die Klimabelastung durch den Luftverkehr zu senken;
- Die gesundheitlichen Auswirkungen durch Fluglärm für die Anwohner im Umfeld der Flughäfen wirkungsvoll zu vermindern.

III. Der Einbruch durch die Corona-Pandemie – Eine Chance für die Neuausrichtung der Luftverkehrspolitik

Der zwischenzeitliche Stillstand des globalen Luftverkehrsgeschehens stellt eine Zäsur in der neueren Geschichte der Luftverkehrswirtschaft dar. Zugleich markiert dieser Einbruch das Ende einer Wachstumsorientierung der Branche, die zunehmend zur Belastung für das Klima und die Anwohner an Flughäfen geworden ist. Damit bietet sich eine Chance zur Neuausrichtung der Luftverkehrspolitik, zu der das Luftverkehrskonzept NRW beitragen sollte.

Durch die Corona-Krise sind alle Wachstumsprognose der Branche obsolet geworden:

- Die Corona-Pandemie hat alle Sektoren der globalisierten Wirtschaft in einer seit 1945 nicht dagewesenen Dimension nachhaltig geschwächt und zu tiefgreifenden Einbußen der Kaufkraft der Bevölkerung geführt. Prognosen über die Verkehrsentwicklung sind deshalb Makulatur.
- Durch massive Einkommenseinbußen aufgrund von Kurzarbeit, Arbeitslosigkeit und Umsatzeinbußen, die Verunsicherung von Reisenden durch anhaltende Infektionsgefahren und die Unsicherheiten im Reiseland wird die Nachfrage nach Flugreisen für lange Zeit unter den bisherigen Ergebnissen liegen.
- Befragungen von Führungskräften und Ankündigungen von Großunternehmen weisen darauf hin, dass Unternehmen Geschäftsreisen künftig einschränken werden und stattdessen die in der Coronakrise bewährten digitalen Kommunikationswege in stärkerem Maße nutzen wollen.¹ Experten rechnen mit einem dauerhaften Rückgang des Geschäftsreiseverkehrs um bis zu 20 Prozent gegenüber 2019.²
- Die Luftverkehrsbranche konnte die Krise bisher nur durch massive Staatshilfen überleben. Zugleich wurden die Flotten teilweise massiv reduziert, Entlassungen in großem Stil angekündigt und Strecken eingestellt. Damit dürfte die Marktberreinigung aber erst am Anfang stehen. Nach den Airlines folgt nun die Krise der Flughäfen, insbesondere der bereits in „normalen“ Zeiten auf Subventionen der öffentlichen Eigentümer angewiesenen Regionalf Flughäfen. Die Konturen einer Luftverkehrswirtschaft, z.B. für das Jahr 2030 sind zum jetzigen Zeitpunkt völlig unklar.
- Die Verluste der Airlines und die höheren Kosten (z.B. durch neue Kredite und Bürgschaften) werden dazu führen, dass bisherige Geschäftsmodelle überprüft werden müssen. Auswirkungen auf die Preisstruktur der Tickets sind wahrscheinlich.

IV. Sinkflug der Luftverkehrswirtschaft durch Luftverkehrspolitik begleiten

Die durch Corona ausgelöste strukturelle Krise der globalen Luftverkehrswirtschaft steht im Kontext weiterer struktureller Notwendigkeiten, auf die das Luftverkehrskonzept NRW Antworten geben muss:

¹ 57 Prozent der deutschen Unternehmen halten es für wahrscheinlich, dass sie ihre Geschäftsreisen dauerhaft einschränken als Folge der Coronakrise. Das geht aus der Konjunkturumfrage des ifo Instituts hervor. Quelle: Konjunkturumfrage des Ifo-Instituts. Presseerklärung vom 23.06.2020. <https://www.ifo.de/node/56292>

² <https://www.de.kearney.com/transportation-travel/whitepaper/?/a/the-future-of-aviation-could-covid-19-be-the-first-and-final-crisis-for-airlines>

- Die sich verschärfende globale Klimakrise verlangt entschiedenere Beiträge der Branche zur Reduzierung der Klimabelastung als bisher.
- Vor dem Hintergrund einer Mobilitätswende, deren Ziele eine Stärkung des schienengebundenen Fernverkehrs vorsehen, sind Flugreisen zu vermeiden, die auch mit der Bahn durchgeführt werden können.
- Die Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung, insbesondere die Grenzwerte der WHO verlangen eine Reduzierung des Fluglärms.

Daraus ergeben sich die folgenden Leitlinien für die Entwicklung des Luftverkehrskonzepts NRW:

(1) Das Konzept für den Luftverkehr NRW 2030 muss aus Sicht der betroffenen Anwohner einen wirkungsvollen Beitrag zur Reduzierung des Luftverkehrs, der von ihm ausgehenden Lärmbelastungen der Anwohner und der Schadstoffemissionen leisten. Dafür sollte das Konzept das Ziel verfolgen, bis 2030 an allen Flughäfen in NRW eine Minderung um mindestens 20% des Luftverkehrs, der Lärmbelastungen und der Schadstoffemissionen gegenüber dem Jahr 2018 zu erreichen.

(2) Das Luftverkehrskonzept NRW 2030 muss sich an den regionalpolitischen Zielen des Landesentwicklungsplans (LEP) orientieren und mit den Verkehrskonzepten für den Schienen- und Straßenverkehr abgestimmt sein. Für die Verkehrsflughäfen in NRW sind verbindliche Lärminderungspläne bis 2025 zu entwickeln.

(3) Flughäfen stellen eine öffentliche Verkehrsinfrastruktur dar, die sich am Nutzen für die Allgemeinheit orientieren muss. Die Krise der Luftverkehrswirtschaft und der Verkehrsflughäfen in NRW sollte durch das Verkehrsministerium genutzt werden, um auf eine stärkere Zusammenarbeit der verschiedenen Flughäfen hinzuwirken. Mit den kommunalen Eigentümern sollte die Möglichkeit einer Landesgesellschaft geprüft werden, als Dach der langfristig für erforderlich gehaltenen Flughäfen.

(4) Ein kontinuierlicher Abbau der Flugverbindungen für Distanzen unter 600 km und ihr vollständiger Ersatz durch Bahnreisen bis zum Jahr 2030 ist zu forcieren. In den Entgeltordnungen sollten diese Verbindungen mit höheren Gebühren belastet werden.

(5) Die Flughäfen in NRW verfügen über ausreichende Kapazitäten, um den künftigen Bedarf nach Mobilität zu befriedigen. Das Luftverkehrskonzept NRW sollte sich dazu bekennen, dass aufgrund der vorhandenen Kapazitäten ein weiterer Ausbau an keinem NRW-Flughafen erforderlich, verkehrspolitisch notwendig und klimapolitisch vertretbar ist.

(6) In die Bewertung des Luftverkehrskonzepts NRW müssen auch die Flughäfen einbezogen werden, die an das Land NRW grenzen, z.B. Frankfurt und Amsterdam. Diese tragen ebenfalls zur Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse der Bürger und der Unternehmen aus NRW bei. Dazu sind entsprechende Aussagen über die schienengebundene Anbindung der entsprechenden Flughäfen notwendig.

(7) Die Landegebühren sollten stärkere Lenkungswirkungen erzeugen. Darüber hinaus soll eine stärkere Begünstigung von verbrauchsarmen und emissionsgünstigen Flugzeugtypen erreicht werden. Die Tarifordnung für die Landegebühren sollten deutlich

höhere finanzielle Belastungen nach dem Grad der Lärmemissionen und für Flugbewegungen in den Abend- und Nachtstunden vorsehen. Da sich der Flughafen Düsseldorf innerhalb eines dicht besiedelten Ballungsraumes liegt, sollten sich die Landegebühren mindestens an den Standards anderer Stadtflughäfen, wie z.B. Hamburg und Zürich orientieren.

(8) Die aus 2007 stammenden Nachtflugbestimmungen für den Flughafen Düsseldorf müssen geändert werden, mit dem Ziel eines strikten Start- und Landesverbots zwischen 22 Uhr und 6 Uhr, am Wochenende bis 7 Uhr. Die Ausnahmegenehmigungen für Homebase-Carrier sind ersatzlos zu streichen. Bei Verstößen, die auf das Verschulden der Airlines oder des Flughafens zurückzuführen sind, sind hohe Bußgelder vorzusehen.

(9) Für die Erfassung der durch den Flugverkehr verursachten Schadstoffimmissionen sind geeignete kontinuierliche Messungen außerhalb des Flughafenareals in den Flugkorridoren vorzuschreiben. Zu erfassen sind die schon jetzt vorgeschriebenen Schadstoffe, aber auch Ultrafeinstäube. Die Messergebnisse sind zu veröffentlichen.

(10) Die An- und Abflugverfahren sind so zu verändern und ständig an die neuesten technischen Möglichkeiten anzupassen, dass die Anwohner möglichst wenig belastet werden. Wirtschaftliche Überlegungen der Fluggesellschaften, Zeit oder Kraftstoff zu sparen, müssen dahinter zurückstehen.

Kaarster gegen Fluglärm e.V.

Hinterfeld 44c

41564 Kaarst

info@kagf.de

www.kagf.de

10.08.2020