

## Wahlprüfsteine für die Parteien zur Landtagswahl am 15. Mai 2022 in NRW

04/2022

	CDU	SPD	Bündnis 90/Die Grünen	FDP
<p><b>Frage 1</b></p> <p><i>Hält Ihre Partei es für verantwortbar, dass die Luftverkehrswirtschaft nach einem möglichen Ende der pandemischen Entwicklung auf den früheren Wachstumskurs zurückkehrt?</i></p>	<p>Neben den Folgen der Pandemie, spielen noch der demografische Wandel und das gewachsene Klimabewusstsein eine Rolle bei dem Flugverhalten der Menschen. Entsprechend werden wir uns an dem Luftfahrtkonzepts 2030+ vom Bund orientieren. Dabei berücksichtigen wir den Klimaschutz und die Bedürfnisse der Anwohnerinnen und Anwohner hinsichtlich des Lärmschutzes. Zur Erreichung der Klimaziele muss der Verkehrssektor seine Emissionen bis 2030 halbieren. Am Konzept der dezentralen Flughafeninfrastruktur wollen wir festhalten, denn die Standortgunst einer Region wird durch leistungsfähige Luftverkehrsangebote „vor der Haustür“ deutlich verbessert. In die Nutzungskonzepte werden wir neue Verkehrsträger und Technologien einbeziehen. Unter anderem Flugtaxis und Elektroflugzeuge werden einen</p>	<p>Der Luftverkehr ist ein unverzichtbarer Bestandteil der globalen Mobilität. Insofern ist sein Anwachsen nach Ende der pandemischen Entwicklung zu erwarten. Der landespolitische Einfluss auf den Luftverkehr ist nach dem Grundgesetz gering. Für die SPD ist es wichtig, dass das Land Nordrhein-Westfalen verlässlich und zeitgemäß an den internationalen Luftverkehr angebunden ist. Für uns heißt das Planungssicherheit für die Flughäfen auf Basis eines zeitgemäßen Luftverkehrskonzepts für NRW einerseits und vermehrter Lärmschutz für die Anwohner:innen andererseits.</p>	<p>Unsere globalisierte Welt ist ohne das Flugzeug nicht denkbar. Zugleich ist es wegen seines hohen Energieverbrauchs das klimaschädlichste Verkehrsmittel. Nach der Pandemie wollen wir kein Zurück zum unbegrenzten Wachstum des Luftverkehrs, sondern diesen am Ziel der Klimaneutralität ausrichten.</p>	<p>Reisende, vor allem aber auch die Wirtschaft ist auf funktionstüchtige, weltweite Verbindungen angewiesen. Der Luftverkehr ist hierbei von zentraler Bedeutung. Es gilt, Mobilitätsanforderungen, Anwohnerinteressen und Klimaschutzziele in Einklang zu bringen.</p>

	<p>erheblichen Einfluss auf die Luftverkehrswirtschaft haben. Der Aufbau des U-Space-Lab für die Nutzung von Drohnen im Raum Aachen/Mönchengladbach ist ein Musterbeispiel für die Erprobung neuer Technologien und Anwendungen in unserem Bundesland.</p>			
	<b>CDU</b>	<b>SPD</b>	<b>Bündnis 90/Die Grünen</b>	<b>FDP</b>
<p><b>Frage 2</b></p> <p><i>Sieht Ihre Partei in der Klimaneutralität der Luftverkehrswirtschaft in NRW bis 2045 ein Ziel und mit welchen Maßnahmen sollte diese erreicht werden?</i></p>	<p>Auch die Luftverkehrswirtschaft steht in der Pflicht die ambitionierten Klimaziele zu erfüllen. Dafür sind synthetische Kraftstoffe, sogenannte E-Fuels, ein wesentlicher Lösungsbeitrag, da diese strombasierten, synthetischen flüssigen Kraftstoffe kurz- und mittelfristig konventionellen Kraftstoffen beigemischt werden können und langfristig konventionelle Kraftstoffe klimaneutral ersetzen. Aktuell ist es nicht möglich Langstreckenflüge vollständig batterieelektrisch durchzuführen. Mit E-Fuels kann die bestehende Infrastruktur weitergenutzt werden, was sich als volkswirtschaftlich effizient darstellt. Nordrhein-Westfalen ist hier bereits mit mehreren Forschungsprojekten gut</p>	<p>Auch der Luftverkehr muss seinen Beitrag zur Klimawende leisten. Insofern werden wir uns im Rahmen der landespolitischen Möglichkeiten für Innovationen einsetzen, wie etwa dem beschleunigten Einsatz modernsten Fluggerätes und für die Forschung und Einbringung marktgängigen grünen Kerosins.</p>	<p>Klimaneutralität bis 2045 ist vom Bund im Klimaschutzgesetz festgelegt und gilt selbstverständlich auch für NRW. Wir Grüne wollen dieses Ziel schneller erreichen, dafür muss auch in der Luftverkehrswirtschaft einiges verändert werden. Denn im Gegensatz zu anderen Sektoren wie der Energiewirtschaft oder bei der Antriebswende im Automobilbereich stehen wir in Sachen Klimaneutralität in der Luftverkehrswirtschaft erst ganz am Anfang. Umso wichtiger ist es, dass jetzt zügig Maßnahmen ergriffen werden. Dazu gehört, dass Kerosin endlich europaweit besteuert wird und eine verbindliche und stetig steigende Quote für die Beimischung von klimaneutral erzeugtem Treibstoff eingeführt wird. Es müssen alternative Antriebe</p>	<p>Wir bekennen uns auf Grundlage der Pariser Klimaschutzziele zum Ziel der Treibhausgasneutralität in NRW bis 2045. Dieses ambitionierte Ziel haben wir als erstes Bundesland auch im nordrhein-westfälischen Klimaschutzgesetz umgesetzt. Im Mittelpunkt müssen nun die richtigen Maßnahmen stehen, um dieses Ziel ideologiefrei mit den wirksamsten Lösungen zu erreichen. Dass dies möglich ist, zeigen die Emissions-Reduktion in NRW von 45 Prozent im Jahr 2020 im Vergleich zu 1990. Dafür setzen wir auf Forschung, Innovationen und kluge Ideen. Neue Technologien sind dabei die Lösung für komplexe Umweltprobleme und zugleich der Schlüssel, erneuerbare Energien zu wettbewerbsfähigen Preisen anzubieten und dabei</p>

	<p>aufgestellt. Diese Entwicklung werden wir weiterhin begleiten und fördern.</p>		<p>auch für den Luftverkehr entwickelt werden und die Flugrouten so optimiert, dass möglichst wenig Treibstoff verbraucht wird. Auch sollten möglichst viele Kurz- und Mittelstreckenflüge durch gute Bahnverbindungen und z.B. durch die Wiedereinführung von Nachtzügen überflüssig werden.</p>	<p>das Klima zu schützen. Wir wollen den Hochlauf der Wasserstoffwirtschaft vorantreiben und die gute Ausgangslage und das Potenzial nutzen, um NRW zu der Modellregion für Wasserstoffwirtschaft in Deutschland und Europa zu machen. Der Luftverkehr ist hier über E-Fuels bzw. über wasserstoffgetriebene Antriebssystem eingeschlossen. Wir begrüßen, dass sich die neue Bundesregierung unter Beteiligung der FDP vorgenommen hat, Einnahmen aus der Luftverkehrssteuer für die Förderung von Produktion und Einsatz von CO2- neutralen strombasierten Flugkraftstoffen sowie für Forschung, Entwicklung und Flottenmodernisierung im Luftverkehr einsetzen. Wir unterstützen ambitionierte Quoten für Powerto-Liquid (PtL-Quoten) im Luft- und Schiffsverkehr, um einen Markthochlauf anzureizen. Wir wollen Fluglärm reduzieren und den Anteil lärmabhängiger Flughafenentgelte erhöhen. Wir fördern einen klimaneutralen Flughafenbetrieb.</p>
	<b>CDU</b>	<b>SPD</b>	<b>Bündnis 90/Die Grünen</b>	<b>FDP</b>

<p><b>Frage 3</b></p> <p><i>Sieht Ihre Partei eine Notwendigkeit, in der Luftverkehrspolitik in NRW nach der nächsten Landtagswahl grundsätzliche Veränderungen vorzunehmen, welche?</i></p>	<p>Auch die Luftverkehrswirtschaft steht in der Pflicht die ambitionierten Klimaziele zu erfüllen. Dafür sind synthetische Kraftstoffe, sogenannte E-Fuels, ein wesentlicher Lösungsbeitrag, da diese strombasierten, synthetischen flüssigen Kraftstoffe kurz- und mittelfristig konventionellen Kraftstoffen beigemischt werden können und langfristig konventionelle Kraftstoffe klimaneutral ersetzen. Aktuell ist es nicht möglich Langstreckenflüge vollständig batterieelektrisch durchzuführen. Mit E-Fuels kann die bestehende Infrastruktur weitergenutzt werden, was sich als volkswirtschaftlich effizient darstellt. Nordrhein-Westfalen ist hier bereits mit mehreren Forschungsprojekten gut aufgestellt. Diese Entwicklung werden wir weiterhin begleiten und fördern.</p>	<p>Auch der Luftverkehr muss seinen Beitrag zur Klimawende leisten. Insofern werden wir uns im Rahmen der landespolitischen Möglichkeiten für Innovationen einsetzen, wie etwa dem beschleunigten Einsatz modernsten Fluggerätes und für die Forschung und Einbringung marktgängigen grünen Kerosins.</p>	<p>Klimaneutralität bis 2045 ist vom Bund im Klimaschutzgesetz festgelegt und gilt selbstverständlich auch für NRW. Wir Grüne wollen dieses Ziel schneller erreichen, dafür muss auch in der Luftverkehrswirtschaft einiges verändert werden. Denn im Gegensatz zu anderen Sektoren wie der Energiewirtschaft oder bei der Antriebswende im Automobilbereich stehen wir in Sachen Klimaneutralität in der Luftverkehrswirtschaft erst ganz am Anfang. Umso wichtiger ist es, dass jetzt zügig Maßnahmen ergriffen werden. Dazu gehört, dass Kerosin endlich europaweit besteuert wird und eine verbindliche und stetig steigende Quote für die Beimischung von klimaneutral erzeugtem Treibstoff eingeführt wird. Es müssen alternative Antriebe auch für den Luftverkehr entwickelt werden und die Flugrouten so optimiert, dass möglichst wenig Treibstoff verbraucht wird. Auch sollten möglichst viele Kurz- und Mittelstreckenflüge durch gute Bahnverbindungen und z.B. durch die Wiedereinführung von Nachtzügen überflüssig werden.</p>	<p>Wir bekennen uns auf Grundlage der Pariser Klimaschutzziele zum Ziel der Treibhausgasneutralität in NRW bis 2045. Dieses ambitionierte Ziel haben wir als erstes Bundesland auch im nordrheinwestfälischen Klimaschutzgesetz umgesetzt. Im Mittelpunkt müssen nun die richtigen Maßnahmen stehen, um dieses Ziel ideologiefrei mit den wirksamsten Lösungen zu erreichen. Dass dies möglich ist, zeigen die Emissions-Reduktion in NRW von 45 Prozent im Jahr 2020 im Vergleich zu 1990. Dafür setzen wir auf Forschung, Innovationen und kluge Ideen. Neue Technologien sind dabei die Lösung für komplexe Umweltprobleme und zugleich der Schlüssel, erneuerbare Energien zu wettbewerbsfähigen Preisen anzubieten und dabei das Klima zu schützen. Wir wollen den Hochlauf der Wasserstoffwirtschaft vorantreiben und die gute Ausgangslage und das Potenzial nutzen, um NRW zu der Modellregion für Wasserstoffwirtschaft in Deutschland und Europa zu machen. Der Luftverkehr ist hier über E-Fuels bzw. über wasserstoffgetriebene Antriebssystem eingeschlossen.</p>
--	--	---	---	--

				<p>Wir begrüßen, dass sich die neue Bundesregierung unter Beteiligung der FDP vorgenommen hat, Einnahmen aus der Luftverkehrssteuer für die Förderung von Produktion und Einsatz von CO<sub>2</sub>-neutralen strombasierten Flugkraftstoffen sowie für Forschung, Entwicklung und Flottenmodernisierung im Luftverkehr einzusetzen. Wir unterstützen ambitionierte Quoten für Power to-Liquid (PtL-Quoten) im Luft- und Schiffsverkehr, um einen Markthochlauf anzureizen. Wir wollen Fluglärm reduzieren und den Anteil lärmabhängiger Flughafenentgelte erhöhen. Wir fördern einen klimaneutralen Flughafenbetrieb.</p>
--	--	--	--	--

	CDU	SPD	Bündnis 90/Die Grünen	FDP
<p><b>Frage 4</b></p> <p><i>Wie sollte nach Ihrer Meinung der Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner vor Fluglärm verbessert werden?</i></p>	<p>Für den Lärmschutz im Luftverkehr ist das Fluglärmschutzgesetz des Bundes maßgebend, das verbindliche Zumutbarkeitsgrenzwerte für Fluglärm festlegt. Wir haben unter anderem am Flughafen Köln/Bonn und am Düsseldorfer Flughafen neue Entgeltordnungen genehmigt. Durch diese neuen Entgeltordnungen wurden die Anreize für Fluggesellschaften verstärkt, moderne und lärm- sowie emissionsarme Flugzeuge einzusetzen und nächtliche Starts oder Landungen zu vermeiden. Es gibt sowohl eine lärm- als auch schadstoffabhängige Komponente. Dies dient auch dem Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner. Der Fluglärm soll gerade auch in den Nachtzeiten verringert werden.</p>	<p>Die SPD sieht die stärksten Einflussfaktoren im Einsatz möglichst moderner Flugzeuge, die deutlich leiser sind. Darüber hinaus wollen wir über eine deutlich stärkere Spreizung der Start- und Landeentgelte an den Flughäfen auf die Einhaltung der Betriebszeiten und den Einsatz leiserer Flugzeuge dringen. Zudem werden wir für weitere Maßnahmen des passiven Lärmschutzes bei den Flughäfen werben. Wie bereits ausgeführt, sind die rechtlich bindenden Möglichkeiten des Landes aufgrund der Regelungen im Grundgesetz sehr beschränkt.</p>	<p>Wichtige Instrumente für den Schutz der Anwohner*innen wären u.a. die Anwendung eines strikten Lärminderungskonzepts, höhere Lärmrentgelte, die die Fluggesellschaften zwingen, lärmarme Maschinen vor allem in der Nacht einzusetzen, schärfere Sanktionen bei Verletzungen der Nachtruhe insbesondere am Flughafen Düsseldorf, das Verbot von nächtlichen Passagierflügen am Flughafen Köln/Bonn sowie eine Optimierung der An- und Abflugrouten hinsichtlich des Lärmschutzes</p>	<p>Wir setzen auf ein Bündel von Maßnahmen, die zum Großteil auch bereits in der Umsetzung sind: Zum einen die Ausweitung von passiven und aktivem Lärmschutz und zum anderen intelligente Anflugrouten und -techniken. Wir setzen zudem auf weitere innovative technische und organisatorische Maßnahmen, um eine permanente Reduktion von Lärmbelastungen zu erreichen. Zudem wollen wir den Anteil lärmabhängiger Flughafenentgelte erhöhen. Die neue Bundesregierung hat sich zudem vorgenommen, die Aufgabe der Deutschen Flugsicherung um das Thema eines effektiven Lärmschutzes zu erweitern. Eine Änderung des Fluglärmschutzgesetzes werden wir auf Basis des Evaluierungsberichts der Bundesregierung betrachten</p>
	CDU	SPD	Bündnis 90/Die Grünen	FDP
<p><b>Frage 5</b></p> <p><i>Wie stehen Sie zu den Plänen des Flughafens Düsseldorf die Kapazitäten zu erweitern?</i></p>	<p>Die Flughafen Düsseldorf GmbH hält an ihren Plänen zur Kapazitätserweiterung fest. Der Flughafen hat einen gesetzlichen Anspruch auf die ordnungsgemäße Durchführung</p>	<p>Wir unterstützen die Initiative des Flughafens Düsseldorf, soweit sie dazu dienen eine Entzerrung des Luftverkehrs über den Tag zu erzielen, um damit zu einer geringeren</p>	<p>Wir lehnen die Kapazitätserweiterung am Flughafen Düsseldorf ab. Der Flughafen hat seine bereits vorhandenen Kapazitäten bisher nie ganz ausgeschöpft, mehr</p>	<p>Die vom Flughafen Düsseldorf angestrebte Kapazitätserweiterung ist Gegenstand eines Planfeststellungsverfahrens. In diesem werden alle relevanten</p>

	<p>und Beendigung des anhängigen Planfeststellungsverfahrens. Die Planfeststellungsbehörde ist gegenwärtig mit der Sachentscheidung befasst. In diesem Zusammenhang sind u.a. die Folgen der COVID-19-Pandemie für die mittel- und langfristige Entwicklung der Luftverkehrsmärkte wie auch für das entsprechende Verkehrsaufkommen am Standort Düsseldorf einzuschätzen und zu berücksichtigen. Bis zum Abschluss des Planfeststellungsverfahrens ist es dem zur Sachentscheidung berufenen Verkehrsministerium aus rechtlichen Gründen sowie im Interesse der gebotenen objektiven und neutralen Verfahrensführung verwehrt, das Vorhaben der Flughafen Düsseldorf GmbH und seine Erfolgsaussichten inhaltlich zu bewerten. Erst nach Abschluss des Verfahrens ist es möglich sich zu den Plänen zu äußern.</p>	<p>Belastung in den Tagesrandzeiten zu kommen.</p>	<p>Starts- und Landungen sind nicht nur aus Gründen des Klima- und Lärmschutzes abzulehnen, sondern auch wirtschaftlich nicht notwendig und rechtlich hoch umstritten.</p>	<p>Interessen und Belange in einen umfassenden Abwägungsprozess eingebunden. Das Ergebnis ist abzuwarten.</p>
	<b>CDU</b>	<b>SPD</b>	<b>Bündnis 90/Die Grünen</b>	<b>FDP</b>
<p><b>Frage 6</b></p> <p>Ist Ihre Partei bereit, für ein wirksames Nachtflugverbot zwischen 22 Uhr und 6 Uhr</p>	<p>Der Flughafen Köln/Bonn bildet bezüglich Nachtflugbeschränkungen bzw. –verbote eine Ausnahme, denn es handelt sich hier um einen</p>	<p>Zu den Themen Einhaltung der Betriebszeiten und Fluglärm wird auf die obigen Ausführungen verwiesen. Darüber hinaus respektiert die</p>	<p>Im grünen Wahlprogramm steht: „Insbesondere am Flughafen Köln-Bonn setzen wir uns für ein konsequentes Nachtflugverbot ein.“ Leider</p>	<p>Verständlicherweise sind Nachtflüge das zentrale Reizthema für alle Anwohnerinnen und Anwohner. Die Nachtflugmöglichkeit in</p>

<p>einzutreten sowie sich für wirksame Nachtflugbeschränkungen am Flughafen Köln/Bonn einzusetzen? Welche konkreten Maßnahmen zum Schutz vor Fluglärm schlagen Sie vor?</p>	<p>Frachtflughafen, der sich zum Europa-Drehkreuz entwickelt hat und von großer Bedeutung für die Wirtschaft in unserem Land ist. Die Rechtslage ist derzeit eindeutig. Bei Flughäfen und Flugsicherung werden wir Maßnahmen zur Umsetzung von lärmindernden Betriebs- und Flugverfahren anstoßen. Neue Technologien eröffnen dabei die Möglichkeit stark verminderter Geräuschmissionen. Außerdem sollen leisere Flugverfahren zum Einsatz kommen. Der Flugbetrieb an den nordrhein-westfälischen Flughäfen findet auf bestandskräftig gesicherter, rechtlicher Basis statt. Für den Lärmschutz im Luftverkehr ist dabei das Fluglärmschutzgesetz des Bundes maßgebend, das verbindliche Zumutbarkeitsgrenzwerte für Fluglärm am Tage und in der Nacht festlegt.</p>	<p>SPD die Betriebserlaubnis des Bundesverkehrsministers für den Flughafen Köln/Bonn. Wir halten die Öffnungszeit von 24 Stunden pro Tag an sieben Tagen in der Woche für unverzichtbar, um unseren Wirtschaftsstandort NRW bedarfsgerecht an den globalen Luftverkehr anbinden zu können. Wir wollen das verbinden mit einem wirksamen Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner vor Fluglärm und sonstigen Emissionen, indem wir auf den Einsatz von modernsten Fluggerät drängen.</p>	<p>sind wir bislang die einzige Partei, die dies fordert, selbst das bereits vom Landtag vor Jahren mit Mehrheit beschlossene Passagiernachtflugverbot scheiterte am damaligen Bundesverkehrsminister. Wichtig ist deshalb, die bis 2030 geltende uneingeschränkte Betriebserlaubnis des Flughafens Köln-Bonn nicht ohne entsprechende Auflagen zu verlängern. Zum Schutz der Anwohner*innen muss bis dahin ein striktes Lärmminderungskonzept umgesetzt werden und vor allem nur noch lärmarme Maschinen in der Nacht zum Einsatz kommen.</p>	<p>Köln wollen wir erhalten, soweit die Möglichkeiten der Lärmreduzierung fortlaufend weiterentwickelt und nach dem neuesten Stand umgesetzt werden.</p>
	<p><b>CDU</b></p>	<p><b>SPD</b></p>	<p><b>Bündnis 90/Die Grünen</b></p>	<p><b>FDP</b></p>
<p><b>Frage 7</b>  <i>Was sind aus Ihrer Sicht die wesentlichen Bestandteile einer neuen NRW-Luftverkehrskonzeption?</i></p>	<p>Der Luftverkehr in Nordrhein-Westfalen im Fracht- und Passagiersektor ist ein wichtiger Bestandteil der Wirtschaft und schafft viele Arbeitsplätze in unserem Land. Über 100.000 Menschen arbeiten (in-)direkt an unseren Flughäfen. Diese</p>	<p>Das dezentrale Flughafensystem in NRW hat sich bewährt. NRW braucht eine adäquate Anbindung an den globalen Luftverkehr. Hinsichtlich des Lärmschutzes der Anwohner:innen braucht es einheitliche Bestimmungen zu</p>	<p>Aus Grüner Sicht gehören zum NRW-Luftverkehrskonzept u.a.: Kerosin und CO2-Ausstoß besteuern, Entwicklung von synthetischen Treibstoffen und Einführung verbindlicher und steigender Beimischungsquoten, klimaneutrale Flughäfen, die</p>	<p>Wesentlich ist die Ableitung aus einer Konzeption des Bundes. Eine NRW-Luftverkehrskonzeption muss kompatibel mit den Ansätzen von Bund und EU sein, da dort die entscheidenden Hebel liegen. Eine NRW-</p>



	<p>Arbeitsplätze gilt es zu schützen. Nationale Regelungen würden den Luftverkehr als international kompetitives Wirtschaftsfeld unverhältnismäßig treffen. Im Rahmen der Power-to-Liquid-Roadmap sind wir über den Arbeitskreis Luftverkehr im engen Austausch mit den anderen Bundesländern, der mit Wirtschaft und Wissenschaft. Der Luftverkehr kann seine Stärken, die ihn vor allem auf weiten Strecken zum geeigneten Verkehrsträger machen, nur im Zusammenspiel mit anderen Verkehrsträgern auf Straße und Schiene entwickeln. Dazu müssen Flughäfen optimal in die regionalen Verkehrsnetze am Boden eingebunden sein. Deshalb haben wir uns erfolgreich dafür eingesetzt, dass Düsseldorf und Köln/Bonn mit eigenen Flughafen-Bahnhöfen ausgestattet werden. An beiden Standorten ist die Anreise mit Fern- und Nahverkehrszügen fast direkt bis zum Terminal möglich</p>	<p>den Start- und Landeentgelten. Grundsätzlich sind Wettbewerbsverzerrungen durch europaweite Lösungen zu vermeiden. Der Flughafen Köln/Bonn braucht auch weiterhin eine Öffnungszeit von 24 Stunden pro Tag und 7 Tagen in der Woche.</p>	<p>Verlagerung von Kurzstreckenflügen auf die Schiene, keine Ausweitung der Kapazitäten, höhere lärmbezogene Entgelte, strikte Einhaltung von Nachtrandzeiten und Nachtflugverbot, verbindliche Lärminderungspläne, lärmmindernde Flugverfahren, Verbot von nächtlichen Passagierflügen, umfassendes und verbindliches Monitoring der Ultrafeinstäube, stärkere Kooperation der Flughäfen untereinander sowie eine Verbesserung der landseitigen Infrastruktur.</p>	<p>Luftverkehrskonzept muss die unterschiedlichen Belange erfassen und in einen sinnvollen Ausgleich bringen. Verkehrliche Bedürfnisse der Bevölkerung wie der Wirtschaft stehen dabei neben kommerziellen Interessen von Airlines und Airports sowie von berechtigten Interessen der Anwohnerinnen und Anwohner. Wesentlich ist die Frage der nachhaltigen Entwicklung des Luftverkehrsstandortes mit fairen internationalen Wettbewerbsbedingungen und Fortschritten im Klimaschutz. Eine solches Konzept sollte zudem NRW als innovativen Standort von Luft- und Raumfahrttechnik und Forschung denken.</p>
	<b>CDU</b>	<b>SPD</b>	<b>Bündnis 90/Die Grünen</b>	<b>FDP</b>
<b>Frage 8</b>	Wir haben die ehemals im Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen enthaltene willkürliche Unterscheidung	Das dezentrale Flughafensystem in NRW hat sich bewährt. Seine Fortentwicklung wird sich an den wirtschaftlichen Erfolgen	Die Zukunft der meisten Regionalflughäfen in NRW war schon vor der Pandemie ungewiss, da die	Die dezentrale Luftverkehrsstruktur des Landes wollen wir durch Rahmenbedingungen, die einen

<p><i>NRW verfügt über ein polyzentrisches Luftverkehrssystem. Welche Rolle soll in Zukunft den Regionalflughäfen darin zukommen?</i></p>	<p>zwischen regional- und landesbedeutsamen Flughäfen aufgehoben, um Wettbewerbsverzerrungen und die Entziehung von Entwicklungsperspektiven zu vermeiden. Wir halten an der dezentralen Struktur der Flughäfen im Land fest. Im Kontext der Schaffung von Rahmenbedingungen für neue Lufttransport-Möglichkeiten bietet Nordrhein-Westfalen beste Voraussetzungen – vor allem zur Anbindung von Flughäfen an den ländlichen und suburbanen Raum. Mit einem dichten Netz an internationalen und regionalen Flughäfen sowie viel wissenschaftlichem und betrieblichem Know-how bietet Nordrhein-Westfalen beste Bedingungen, um die Zukunft der urbanen und ländlichen Mobilität auch im Luftfahrtbereich auszugestalten. Flugtaxis sind eine vielversprechende technische Innovation mit dem Potential, in Verbindung mit innovativen Geschäftsmodellen das Mobilitätsangebot zu ergänzen. Mit regulären Angeboten von möglichst flächendeckend arbeitenden Flugtaxis können auch den Regionalflughäfen neue Zukunftsperspektiven eröffnet werden.</p>	<p>der jeweiligen Flughäfen orientieren. Mit der technischen Fortentwicklung, z.B. bei E-Fluggeräten, können Regionalflughäfen einen erheblichen Aufschwung nehmen, wenn kleine und mittlere Distanzen per E-Mobility klimafreundlicher und fast geräuschlos bewältigt werden können.</p>	<p>prognostizierten Steigerungen im Flugverkehr so nie eingetreten sind, einige „Billigflieger“-Gesellschaften aufgrund des ruinösen Preiswettbewerbs insolvent gegangen sind und die Regionalflughäfen insgesamt stetig auf Subventionen ihrer Eigentümer*innen angewiesen waren. Die finanzielle Situation hat sich seit der Pandemie bei allen Flughäfen in NRW nochmal deutlich verschärft, einige Eigentümer-Kommunen haben ihre Anteile schon zurückgegeben und sind nicht länger bereit, den jeweiligen Regionalflughafen weiter zu subventionieren. Ab 2024 darf es laut EU-Recht keine Beihilfen der öffentlichen Hand mehr für Flughäfen geben, dann müssen sich die Regionalflughäfen selbst wirtschaftlich tragen. Dafür gibt es zumindest derzeit keine Anzeichen. Das Land NRW hat nur Anteile am Flughafen Köln/Bonn, deshalb kann es nur indirekt Einfluss auf die Regionalflughäfen nehmen und auf eine stärkere Kooperation der Flughäfen untereinander drängen</p>	<p>wirtschaftlichen Betrieb der Regionalflughäfen ermöglichen, erhalten. Wettbewerbsverzerrungen zum Nachteil einiger Regionalflughäfen wie bei der Berechnung der Luftsicherungskosten müssen dauerhaft beendet werden. Wir wollen, dass künftig Entlastungen durch Bund und Land gleichermaßen und fair für alle Verkehrsflughäfen in Nordrhein-Westfalen umgesetzt werden. Um die Wettbewerbsfähigkeit der Regionalflughäfen zu sichern und Bedarfe passgenauer entwickeln zu können, setzen wir uns für eine verbindlichere Einbindung der regionalen Wirtschaft, zum Beispiel durch Mitarbeit in Aufsichtsgremien der Flughäfen mit Landesbeteiligung, ein. Darüber hinaus sollten die Regionalflughäfen Entwicklungspotentiale wie Flugtaxen nutzen oder Innovationen im Luftverkehrsbereich vorantreiben.</p>
---	--	---	---	--

