

25.08.2015

Antrag

der Fraktion der PIRATEN

NRW braucht ein Landesluftverkehrskonzept!

I. Sachverhalt

Ein eigenes Luftverkehrskonzept für NRW ist überfällig. Die NRW-Luftverkehrskonzeption 2010 stammt aus dem Jahr 2000 und hantiert mit Zahlen aus den 1990er Jahren, die längst nicht mehr der Realität entsprechen. Hier besteht akuter Überarbeitungsbedarf.

Auf Bundesebene steht ebenfalls ein überarbeitetes nationales Luftverkehrskonzept auf der politischen Agenda. Im Koalitionsvertrag von 2013 heißt es dazu: „Wir streben ergänzend zum neuen Bundesverkehrswegeplan 2015 eine stärkere Rolle des Bundes bei der Planung eines deutschlandweiten Flughafenetzes an. Dazu erarbeiten wir im Dialog mit den Ländern und der interessierten Öffentlichkeit ein Luftverkehrskonzept“ (S. 46).

Darauf zu vertrauen, dass der Bund seiner Aufgabe zeitnah nachkommt, und auf weitere Aktivitäten in Nordrhein-Westfalen zu verzichten, ist jedoch nicht zielführend – zu drängend ist die Notwendigkeit, Antworten auf aktuelle – für Nordrhein-Westfalen wichtige – Fragen zu finden. Die Bundesländer müssen ihre Anforderungen formulieren und ihren Verantwortungsbereich festlegen. Das gilt insbesondere für Nordrhein-Westfalen mit der höchsten Flughafendichte Deutschlands. Sechs der 20 größten Flughäfen liegen in NRW.

Auch die Zahl der von Flughäfen in NRW startenden und dort landenden Passagiere (ca. 37 Mio. in 2014) hebt das Land in die Spitzengruppe – nur Hessen (mit dem Frankfurter Flughafen; ca. 60 Mio. in 2014) und Bayern (insg. ca. 44 Mio. in 2014) können hier größere Zahlen vorweisen. Neben dem Personen- ist auch der Warenverkehr (Cargo) in NRW sehr bedeutsam und konzentriert sich vornehmlich auf den Flughafen Köln-Bonn (gut 0,75 Mio. Tonnen in 2014); nur in Frankfurt (fast 2,2 Mio. Tonnen in 2014) und Leipzig/Halle (gut 0,9 Mio. Tonnen in 2014) werden mehr Güter umgeschlagen.

Das aktuelle politische Zeitfenster vor Verabschiedung des sich in der Neuaufstellung befindlichen und sich noch auf die Konzeption aus dem Jahr 2000 beziehenden Landesentwicklungsplans und des Bundesluftverkehrskonzepts muss jetzt für die Erstellung eines Landesluftverkehrskonzepts für NRW genutzt werden.

Datum des Originals: 25.08.2015/Ausgegeben: 25.08.2015

Die Veröffentlichungen des Landtags Nordrhein-Westfalen sind einzeln gegen eine Schutzgebühr beim Archiv des Landtags Nordrhein-Westfalen, 40002 Düsseldorf, Postfach 10 11 43, Telefon (0211) 884 - 2439, zu beziehen. Der kostenfreie Abruf ist auch möglich über das Internet-Angebot des Landtags Nordrhein-Westfalen unter www.landtag.nrw.de

Minister Groschek hat sich als einer von nur vier Vertretern der Länder an der vom Bund eingesetzten Kommission unter Vorsitz von Dieter Posch beteiligt, in der „Anforderungen an ein Luftverkehrskonzept für Deutschland“ formuliert wurden. Die Formulierungen dieser Kommission, die ihren Bericht im September 2013 vorgelegt hat, nehmen die Ergebnisse einer vom Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL) eingerichteten eigenen Kommission, ebenfalls unter dem Vorsitz von Dieter Posch, vorweg. Der im Januar 2014 vorgelegte Bericht „Ein Luftverkehrskonzept für Deutschland“ wartet zum Teil mit wortidentischen Formulierungen auf.

Auch angesichts einer solchen Gemengelage ergibt sich für die Landesregierung die Verpflichtung, ein eigenes Luftverkehrskonzept zu erarbeiten, das frei vom Verdacht der Klientelpolitik ist. Gleichwohl kann attestiert werden, dass von beiden Kommissionen richtige Punkte aufgegriffen werden, die auch für ein Landesluftverkehrskonzept gelten.

In beiden Papieren wird an prominenter Stelle die Zuständigkeit des Bundes unter Verweis auf Art. 87d Abs. 1 GG reklamiert. Und tatsächlich ist ein nationales Luftverkehrskonzept ohne jeden Zweifel unabkömmlich. Dies darf jedoch nicht als Nicht-Zuständigkeit der Länder missverstanden werden. Über die Erarbeitung der Luftverkehrskonzeption 2010 hat die Landesregierung vor 15 Jahren ebenso wie bereits vor 24 Jahren den Anspruch unterstrichen, auch auf Landesebene konzeptuell tätig zu werden – und somit zuständig zu sein. Auf das Bundesverkehrsministerium zu warten, ist keine ernstzunehmende Option.

Der Luftverkehr kann nicht isoliert betrachtet werden, er ist integraler Bestandteil des intermodalen Verkehrs, zu dem in erster Linie Schiene und Straße, aber auch Wasser und Luft gehören. Vor diesem Hintergrund macht auch das gerade vorgelegte „NGO-Luftverkehrskonzept“ (das von verschiedensten gesellschaftlichen Organisationen gemeinsam erstellt wurde) eine klare Aussage: „Notwendig ist es, den Flugverkehr in eine Gesamtverkehrsperspektive und eine Strategie nachhaltiger Mobilität einzubetten“ (S. 4).

Ein Landesluftverkehrskonzept muss sehr viel klarer als dies bisher der Fall ist, Aussagen zu den Implikationen des Luftverkehrs treffen: mindestens hinsichtlich der Klimaeffekte, der Lärm- und Schadstoffbelastung und der gesellschaftlichen, volkswirtschaftlichen und betriebswirtschaftlichen Kosten. Die in der Luftverkehrskonzeption 2010 wiedergegebene Formel „1 Mio. Passagiere = 1.000 Arbeitsplätze“ (S. 14) muss dabei dringend anhand qualitativer Bewertungen („Gute Arbeit“) kritisch geprüft werden. Die Aussagen sind mit konkreten Zielwerten und Zieldaten zu hinterlegen und so einer Evaluierung zugänglich zu machen. Darüber hinaus ist der Anspruch, ein integriertes Verkehrskonzept aufzustellen, voranzutreiben.

Insbesondere in den NRW-Metropolregionen muss die substanzielle Reduzierung der aus dem Flugverkehr resultierenden Belastungen für Mensch und Natur noch vor rein wirtschaftlichen Überlegungen essentieller Bestandteil eines Landesluftverkehrskonzepts in NRW sein.

Wo die Grenzen der Zuständigkeit des Landes erreicht werden, müssen klare Initiativen an den Bund herangetragen werden.

II. Der Landtag stellt fest:

1. Nordrhein-Westfalen hat sich entschieden, beim Klimaschutz voranzugehen. Die politischen Ziele wurden im Gesetz zur Förderung des Klimaschutzes festgehalten und müssen auch im Luftverkehr umgesetzt werden.
2. Die Verkehrsinfrastruktur hat in Nordrhein-Westfalen eine besonders hohe Bedeutung, bedarf jedoch einer umfassenden Erneuerung. Unzureichende Instandhaltung und neue Bedarfe sowohl im Güter- als auch im Personenverkehr haben zu einer insgesamt nicht mehr zufriedenstellenden Qualität geführt und machen sofort eine mittel- und langfristige Neuausrichtung der Verkehrspolitik des Landes erforderlich.
3. Mobilität ist ein Grundbedürfnis von Menschen und Wirtschaft, kann jedoch nicht losgelöst vom Gebot des dauerhaften Erhalts unserer Lebensgrundlagen bedient werden. Klima- und Umweltschutz sowie soziale und finanzielle Aspekte, die demografische Entwicklung und die künftigen Siedlungsstrukturen erfordern eine moderne Verkehrswende, die nur als Verkehrs-Gesamtkonzept funktioniert, das alle Verkehrsmittel einbezieht: Der Luftverkehr muss Teil des neuen NRW-Verkehrs-Gesamtkonzepts sein. Landgebundene Verkehrsmittel sollen als Alternative zum Luftverkehr bevorzugt genutzt werden.
4. Die Finanzierung hoher direkter und indirekter bzw. monetärer und gesellschaftlicher Kosten (z.B. in Form von Lärm oder Schadstoffen) für Flughäfen ist eine Gemeinschaftsaufgabe, die unabhängig von administrativen Grenzen anfällt. Sind diese Kosten zu hoch, muss auch die Schließung eines Standortes in Kauf genommen werden.
5. Dies ist auch der Fall, wenn eine Flughafeninfrastruktur nur über erhebliche bzw. laufende Zuwendungen aus Steuermitteln ermöglicht wird. Verluste, die die öffentliche Hand betreffen, sowie direkte und indirekte Subventionen müssen daher ehrlich ermittelt und offen dargelegt werden.
6. Nordrhein-Westfalen hat die höchste Flughafendichte Deutschlands. Die dezentrale Struktur der Flughafenstandorte ist Vor- und Nachteil zugleich. Einerseits entsteht so ein differenziertes Angebot, andererseits werden große Bereiche des Landes direkt und indirekt verlärm. Das Land NRW muss wirksam vermeiden, dass eine durch die öffentliche Hand künstlich erzeugte Konkurrenz der Regionallughäfen die monetären und gesellschaftlichen Kosten erhöht. Dafür notwendige Kooperationen müssen vom Land eingeleitet werden können.
7. Aufgrund der Lage der großen Flughäfen Nordrhein-Westfalens in dicht besiedelten Ballungsgebieten gibt es eine besonders hohe Dringlichkeit, vor Fluglärm – vor allem nachts – zu schützen. Dieses Schutzbedürfnis begründet sich mit der hohen Bedeutung von Lärm für die Gesundheit der Menschen in NRW. Deshalb muss der Schutz vor Lärm stärker gewichtet werden als wirtschaftliche Interessen. Das Land NRW hat hier seine Möglichkeiten nicht ausgeschöpft, steuernd einzugreifen.
8. Die Menschen in den dichtbesiedelten Gebieten um die Flughäfen sind auch durch die Abgase und andere Schadstoffe betroffen, die ebenfalls ein hohes Gesundheitsrisiko darstellen. Auch hier muss der Gesundheitsschutz höher bewertet werden als wirtschaftliche Interessen (beispielsweise bei der Anzahl differenzierter Tanklager). Das Land muss entsprechend Baugenehmigungen vom Nachweis des Gesundheitsschutzes abhängig machen.

9. Da viele Luftverkehrsunternehmen ihren Sitz in Nordrhein-Westfalen haben, hat das Land ein besonders hohes Interesse an der Aufrechterhaltung und Verbesserung hoher Standards bei der Flugsicherheit, was den Zustand der Maschinen, der Flughäfen und die Arbeitsbedingungen – auch bei den zahlreichen zuarbeitenden Servicebetrieben – betrifft. An Flughäfen stellt die Aufsplitterung der Unternehmen in immer mehr Subunternehmen ein großes Problem für die Arbeitsbedingungen, einen reibungslosen Ablauf und die Sicherheit dar.
10. Baumaßnahmen, die geeignet sind, die Kapazität des Flughafens zu erhöhen, bedürfen einer besonderen Genehmigung, selbst wenn sie zunächst kapazitätsunabhängig sind. Insbesondere die Auslagerung von Wirtschaftsgebäuden, die eindeutig dem Betrieb des Flughafens dienen, auf flughafenfremde Flächen, ist unter diesen Genehmigungsvorbehalt zu stellen.
11. Nur ein starkes Luftverkehrskonzept auf Landesebene ermöglicht es Nordrhein-Westfalen, rechtzeitig eigene Punkte zu setzen und seiner Verantwortung gegenüber den Menschen in NRW gerecht zu werden. Einer für NRW ungünstigen Prioritätensetzung auf Bundesebene muss entgegengewirkt werden. Die Gefahr, dass die ICAO (International Civil Aviation Organization) oder völkerrechtliche Verträge wie TTIP beispielsweise durch Kapazitätsnutzungspflichten über das Schicksal der Menschen in NRW bestimmen, ist groß.

III. Der Landtag fordert die Landesregierung auf,

1. ein Landesluftverkehrskonzept vorzulegen, bevor ein nationales Luftverkehrskonzept den Rahmen vorgibt.
2. als Themenschwerpunkte des Landesluftverkehrskonzepts den Lärm-, Gesundheits- und Umweltschutz stark zu machen.
3. der Aufweichung wichtiger Umweltstandards in der Praxis durch das nationale Luftverkehrskonzept der Großen Koalition im Bund entschieden Einhalt zu gebieten.
4. den wissenschaftlichen Erkenntnisstand zum Fluglärm zu berücksichtigen und neue Grundlagen für die standardisierte und an allen Orten vergleichbare Bewertung von Fluglärm zu erstellen.
5. bei der Erstellung des Landesluftverkehrskonzepts auch die Belastungen durch weitere Schadstoffe zu berücksichtigen, die aus dem Flugbetrieb entstehen.
6. die Flughafenbetreiber wirksam dazu anzuhalten, effektive, d.h. Lenkungswirkungen entfaltende Maßnahmen zur Reduzierung von aus dem Flugbetrieb direkt und indirekt entstehenden Belastungen insbesondere der Anwohnerinnen und Anwohner zu ergreifen.
7. alle rechtlichen Möglichkeiten zu prüfen, die genannten Genehmigungsvorbehalte durchzusetzen.
8. das Landesluftverkehrskonzept in Zusammenarbeit mit Bürgerinitiativen und Kommunen zu erstellen; insbesondere ist die Kooperation mit besonders betroffenen Kommunen zu suchen.

9. die Namen aller Initiativen, Organisationen, Kommunen, Verbände und Personen, die sich an der Erstellung des Landesluftverkehrskonzepts beteiligen, dort zu nennen.
10. bis zum 30.06.2016 einen ersten qualifizierten Zwischenbericht vorzulegen, aus dem auch das weitere inhaltliche Vorgehen mit einer zeitlichen Perspektive hervorgeht.
11. alle Zwischenberichte und das Landesluftverkehrskonzept dem Landtag vorzustellen und nach parlamentarischer Debatte so zu veröffentlichen, dass die Informationen barrierefrei und kostenlos von allen interessierten Menschen eingesehen werden können.

Michele Marsching
Marc Olejak
Oliver Bayer

und Fraktion