

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Eva-Maria Bulling-Schröter, Fred Gebhardt, Rolf Kutzmutz, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der PDS
– Drucksache 14/854 –**

Luftfahrtstrategie der Bundesregierung

Gegenwärtig diskutiert die Bundesregierung in vielfältiger Weise über den „Luftfahrtstandort Deutschland“. Themen sind die ökologische Gestaltung von Flugzeugen, der Ausbau von Flughäfen, die Förderung von Luftfahrttechnologien durch Bundesmittel, die Besteuerung von kerosinintensiven Fluggeräten in Europa und das 5. EU-Forschungs-Rahmenprogramm mit dem Schwerpunkt der Förderung von Luftfahrttechnologien. Kaum nachvollziehbar erscheint allerdings der Umgang mit den Auflagen der KlimaNachfolgekonferenz von Rio in Kyoto. Einerseits will die Bundesregierung den Anspruch der Klimaziele erfüllen. Andererseits vertritt die Bundesregierung als durch den Bund in den Flughafengesellschaften Beteiligte die Auffassung, daß Flughäfen wie Frankfurt am Main und Schönefeld erweitert werden und die Flughafenbewegungen sich vervielfachen sollen. Der Bund hat sich in der letzten Zeit sogar in mehrere Flughafengesellschaften von bundesdeutschen Großstädten als Beteiligte eingekauft. Im Jahreswirtschaftsbericht 1999 wird eine Konzeption für die Kapazitätsentwicklung des dezentralen Flughafensystems in Deutschland erwähnt, die eine stärkere Vernetzung des Luftverkehrs mit anderen Verkehrsträgern, insbesondere mit der Schiene, sowie die Verfahrensbeschleunigung im Luftrecht und die Stärkung der Rolle der Regionalflugplätze zum Ziel haben soll.

1. Welche Vorstellungen bzw. welches Konzept zur Verteilung der Flugbewegungen über der Bundesrepublik Deutschland hat die Bundesregierung als Anteilshaberin mehrerer Flughafengesellschaften in der Bundesrepublik Deutschland, und was beinhaltet das Konzept?

Die Bundesregierung unterstützt die deutschen Flughafenunternehmen in ihrer Aufgabe, dem internationalen und dem deutschen Luftverkehrsmarkt ein nachfragegerechtes Leistungsangebot bereitzustellen.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen vom 7. Mai 1999 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

2. Wieso vertritt die Bundesregierung als Beteiligte in der Frankfurter Flughafenaktiengesellschaft (FAG) die Auffassung, daß die Flugbewegungen über Frankfurt fast verdoppelt werden müssen, obwohl sowohl die Vermeidung von Flugbewegungen als auch die Entwicklung neuer umweltverträglicher Technologien und entsprechenden Fluggerätes im Sinne der Erfüllung der CO₂-Zielstellungen von Kyoto sind?

Nach dem Protokoll von Kyoto übernehmen die Vertragsparteien Verpflichtungen zur Begrenzung bzw. Reduzierung von Emissionen; Deutschland verpflichtet sich dabei zu einer Reduzierung auf 92 %. Die Spezifizierung, auf welche Stoffe sich die Verpflichtung bezieht, ergibt sich aus Anlage A zum Protokoll; dort finden sich auch die Sektoren/Gruppen von Quellen aufgelistet. Als ein Sektor wird dabei der Verkehr genannt. Die Verpflichtung zur CO₂-Reduzierung bezieht sich auf die Emittenten insgesamt und nicht auf den einzelnen Verkehrsträger Luftfahrt. Zudem ist darauf hinzuweisen, daß der durch Flugzeuge verursachte Anteil des Schadstoffausstoßes in die Atmosphäre beim CO₂ weltweit bei ca. 3 % liegt. Die modernen Flugzeuge emittieren dabei heute gegenüber vor 20 Jahren deutlich weniger Schadstoffe, z. B. – 50 % weniger Kohlendioxid. Somit wurde hier von der Luftfahrt über technische Innovationen ein deutlicher Beitrag zur CO₂-Minderung geliefert.

Die Flugbewegungen an den Flughäfen steigen gemäß der Lufttransportnachfrage. Diese wird nach internationalen und deutschen Luftverkehrsprognosen im Jahre 2010 etwa das Doppelte der Nachfrage im Jahre 1995 betragen. Der Flughafenbetreiber ist verpflichtet, als Dienstleister das Infrastrukturangebot im Rahmen seiner Möglichkeiten dieser Nachfrage anzupassen. Die Bundesregierung hat keine Möglichkeit, steuernd in die nachfrageabhängige Verteilung der Flugbewegungen über Deutschland einzugreifen.

3. In welcher Weise steht die geplante Flughafenerweiterung in Frankfurt am Main im Einklang mit den Zielen der oben erwähnten Konzeption für die Kapazitätsentwicklung des dezentralen Flughafensystems?

Auch in einem dezentralen Flughafensystem spielen Hubs – und darunter besonders der Flughafen Frankfurt – eine wesentliche Rolle, solange das Verkehrsaufkommen die Bedienung von Fernzielen von mehreren Punkten eines Landes aus nicht rechtfertigt. Ausreichende Kapazitäten sind sowohl für Hubfunktionen wie für Direktverbindungen bereitzustellen.

4. Was versteht die Bundesregierung im Zusammenhang mit der oben erwähnten Konzeption unter einer „Verfahrensbeschleunigung im Luftrecht“, und welche konkreten Vorstellungen gibt es dazu?

Es gibt bei Bund und Ländern Überlegungen, das Flugplatzrecht zu vereinfachen, und zwar durch eine Reduktion der Zweispurigkeit von Genehmigung und Planfeststellung bzw. Plangenehmigung auf entweder Genehmigung oder Planfeststellung bzw. Plangenehmigung.

5. Welchen Zusammenhang sieht die Bundesregierung zwischen der Verfahrensbeschleunigung im Luftrecht und der Stärkung der Rolle der Regionalflugplätze?

Keinen.