

Antrag

der Abgeordneten Horst Friedrich (Bayreuth), Hans-Michael Goldmann, Dr. Karlheinz Guttmacher, Hildebrecht Braun (Augsburg), Rainer Brüderle, Ernst Burgbacher, Jörg van Essen, Ulrike Flach, Joachim Günther (Plauen), Klaus Haupt, Ulrich Heinrich, Walter Hirche, Birgit Homburger, Dr. Werner Hoyer, Dr. Heinrich L. Kolb, Gudrun Kopp, Dirk Niebel, Günther Friedrich Nolting, Hans-Joachim Otto (Frankfurt), Detlef Parr, Dr. Edzard Schmidt-Jortzig, Gerhard Schübler, Marita Sehn, Dr. Hermann Otto Solms, Carl-Ludwig Thiele, Dr. Wolfgang Gerhardt und der Fraktion der F.D.P.

Anti-Stau-Programm für Europas Luftverkehr

Der Bundestag wolle beschließen:

Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die Liberalisierung des Ordnungsrahmens im Luftverkehr hat zu einer Erhöhung der Leistungsfähigkeit dieses Verkehrsträgers und zu einer Verbesserung seiner Attraktivität geführt. Auch in den kommenden Jahren sind in Europa ein steigendes Passagier- und Frachtaufkommen und bei den Flugbewegungen jährliche Wachstumsraten von 5 % zu erwarten, an denen auch der Privatreiseverkehr erheblichen Anteil hat.

In den vergangenen zwei Jahren sind die Verspätungen im Luftverkehr stark angestiegen. Mehr als ein Drittel aller Flüge in Europa startet inzwischen unpünktlich. Damit ist ein Maß erreicht, das weder für Luftfrachtkunden noch für Geschäfts- oder Privatreisende hinzunehmen ist. Auch aus umweltpolitischer Sicht bedeuten die unnötigen Flugverlängerungen eine zusätzliche Belastung der Atmosphäre durch den erhöhten Treibstoffverbrauch.

Die Ursachen für die Verspätungen in Europa sind vielfältig. Größte Einzelursache für die Verspätungen ist allerdings die in Teilen Europas unzureichende Leistungsfähigkeit der Flugsicherung. Ein Teil der insgesamt 68 Kontrollzentralen in Europa hat Kapazitätsprobleme, die sich auf den gesamten europäischen Flugverkehr auswirken. Allerdings tragen auch die europäischen Flughäfen und die Fluggesellschaften in nicht unerheblichem Umfang zur aktuellen Unpünktlichkeit im Flugverkehr bei.

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

einen Aktionsplan zum Abbau der Verspätungen und Engpässe im europäischen Luftverkehr vorzulegen. Die Kernpunkte dieser Initiative sind

- die Schaffung eines europaweit gültigen Rahmens für leistungsorientierte und nach Wettbewerbsgrundsätzen arbeitende Flugsicherungsdienste, vorzugsweise in privatwirtschaftlich geführter Organisationsform.
- die Schaffung einer gemeinsamen europäischen Luftraumplanung mit einer Organisation des Luftraums in Europa, die sich an den Erfordernissen des europäischen Zivilflugverkehrs orientiert. Die Ausrichtung an nationale Grenzen führt ebenso zu Kapazitätsbeschränkungen wie eine unflexible Trennung von Luftraum für zivile und militärische Nutzung.
- die Umsetzung der Kernforderungen der Länderverkehrsministerkonferenz zum Luftverkehr mit der Forderung nach einem dezentralen Flughafenkonzept und der zügigen Realisierung von vier zusätzlichen Start- und Landebahnen in Deutschland.
- die zügige Fortführung der Privatisierung von Flughafenbeteiligungen des Bundes.

Berlin, den 12. April 2000

Horst Friedrich (Bayreuth)

Hans-Michael Goldmann

Dr. Karlheinz Gutmacher

Hildebrecht Braun (Augsburg)

Rainer Brüderle

Ernst Burgbacher

Jörg van Essen

Ulrike Flach

Joachim Günther (Plauen)

Klaus Haupt

Ulrich Heinrich

Walter Hirche

Birgit Homburger

Dr. Werner Hoyer

Dr. Heinrich L. Kolb

Gudrun Kopp

Dirk Niebel

Günther Friedrich Nolting

Hans-Joachim Otto (Frankfurt)

Detlef Parr

Dr. Edzard Schmidt-Jortzig

Gerhard Schüßler

Marita Sehn

Dr. Hermann Otto Solms

Carl-Ludwig Thiele

Dr. Wolfgang Gerhardt und Fraktion

Begründung

Die bisherigen Aktivitäten der Bundesregierung reichen für den Erhalt eines wettbewerbsfähigen Luftverkehrsstandorts Deutschland nicht aus. Sie werden insbesondere den eingetretenen und prognostizierten massiven Zuwächsen im Luftverkehr nicht gerecht. Während die Deutschland umgebenden Flughäfen gemessen am europäischen Luftverkehrsaufkommen überproportional stark wachsen, ist der Zuwachs auf den deutschen Flughäfen moderat bis hin zur Stagnation beim an der Kapazitätsgrenze angelangten Flughafen Frankfurt/Main. Wenn die Entwicklung anhält, verliert der Luftverkehrsstandort Deutschland massiv an Bedeutung.

Die an der Luftfahrt beteiligten und interessierten Unternehmen, Verbände und Gremien haben diese Gefahr seit längerem erkannt. Der Verkehrspolitik des Bundes und der Länder liegt eine ausreichende Zahl von Beschlüssen und Handlungsempfehlungen vor, die keiner Ergänzung bedürfen. Trotzdem bleibt die Luftverkehrspolitik der Bundesregierung ohne spürbare Ergebnisse:

- Die Forderung der Länderverkehrsminister nach einem integrierten dezentralen Flughafenkonzept bleibt bis auf weiteres genauso unerfüllt wie die Forderungen nach vier zusätzlichen Start- und Landebahnen in Deutschland, die erforderlich wären, um den prognostizierten Zuwachs in den kommenden Jahren aufzufangen.
- Bei allem Respekt vor den Schwierigkeiten, die nationale Egoismen und militärische Gepflogenheiten im Zusammenhang mit der Flugsicherung auf europäischer Ebene gebieten, lässt die Bundesregierung jede kraftvolle Initiative vermissen, um die für den Stau in Europas Luftraum hauptverantwortliche europäische Flugsicherung wie auch den Luftraum neu zu organisieren und leistungsfähiger zu machen.
- Seit der Regierungsübernahme ist die Privatisierung von Flughafenbeteiligungen des Bundes massiv ins Stocken geraten.
- Entgegen den Äußerungen in Festreden wird die Substitution des Kurz- und Mittelstreckenflugverkehrs durch ein europäisches Schienen-Hochgeschwindigkeitsnetz blockiert statt vorangetrieben. Beispielhaft ist der vorläufige Baustopp für die Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Nürnberg und Erfurt, die der wesentliche Baustein für die Substitution des Flugverkehrs zwischen München und Berlin gewesen wäre.

Der Luftraum ist überfüllt, die deutschen Flughäfen sind überfüllt oder nahe an ihrer Kapazitätsgrenze, die notwendige Verkehrsverlagerung findet mangels attraktiver Alternativen nicht statt. Wenn die Bundesregierung nicht zügig handelt, erstickt der Luftverkehr in Deutschland am eigenen Aufkommen. In der Folge drohen Abwanderungen und der massive Verlust von Arbeitsplätzen in das umliegende Ausland.

