

Antrag

der Abgeordneten Horst Friedrich (Bayreuth), Dr. Karl Addicks, Daniel Bahr (Münster), Rainer Brüderle, Angelika Brunkhorst, Ernst Burgbacher, Helga Daub, Jörg van Essen, Ulrike Flach, Rainer Funke, Hans-Michael Goldmann, Dr. Christel Happach-Kasan, Klaus Haupt, Birgit Homburger, Dr. Werner Hoyer, Hellmut Königshaus, Dr. Heinrich L. Kolb, Gudrun Kopp, Jürgen Koppelin, Sibylle Laurischk, Harald Leibrecht, Ina Lenke, Dirk Niebel, Hans-Joachim Otto (Frankfurt), Detlef Parr, Cornelia Pieper, Dr. Hermann Otto Solms, Dr. Rainer Stinner, Carl-Ludwig Thiele, Jürgen Türk, Dr. Claudia Winterstein, Dr. Volker Wissing, Dr. Wolfgang Gerhardt und der Fraktion der FDP

Flughafenkonzept für Deutschland

Der Bundestag wolle beschließen:

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf:

Auf der Basis des Masterplans der Initiative „Luftverkehr für Deutschland“ das Flughafenkonzept aus dem Jahr 2000 zu überarbeiten und dem Deutschen Bundestag vorzulegen. Dabei sollen folgende Leitlinien maßgeblich sein:

- Die Bedeutung des Luftverkehrs für die nationale und regionale wirtschaftliche Entwicklung zu beachten und zu berücksichtigen, dass das Unterlassen von Ausbaumaßnahmen zu einer deutlichen Schädigung des Wirtschaftsstandortes Deutschland führen wird.
- Den Wunsch der Menschen zu beachten, häufiger und weiter zu reisen und dabei öfter das Flugzeug zu nutzen, um dessen günstige Bedingungen und die Vorteile des Luftverkehrs zu nutzen.
- Für eine leistungsfähige und zukunftsgerechte Flughafeninfrastruktur zu sorgen und dabei den bestmöglichen Einsatz privater und öffentlicher Flughafenbaumittel sicherzustellen.
- Die Umweltbelastung für die Anrainer und das Umfeld von Flughäfen zu reduzieren und zu minimieren und einen fairen Ausgleich zu schaffen.
- Dem Luftverkehr und den anderen Verkehrsträgern im Rahmen einer wettbewerbsneutralen Regelung ihre externen Kosten langfristig selber anzulasten, damit die Reisekosten die Auswirkungen der Reise auf die Umwelt beinhalten; um Wettbewerbsverzerrungen zu Lasten des Standortes Bundesrepublik Deutschland zu vermeiden, müssen entsprechende Regelungen mindestens EU-weit erfolgen.
- Vor dem Bau von neuen Flughäfen und der Nutzung von Flughäfen, die gegenwärtig nicht für den Passagier- und Frachtverkehr genutzt werden, zu prüfen, ob bestehende Flughäfen optimal genutzt und erweitert sind.
- Den Bestandsschutz und die langfristige Rechts- und Planungssicherheit für die Entwicklung der Luftverkehrsinfrastruktur zu gewährleisten, die Verfah-

ren zu beschleunigen und das luftrechtliche Fachplanungsrecht zu vereinfachen und zu konkretisieren.

- Die Flughafenplanung mit der Bundesverkehrswegeplanung zu vernetzen und mit den Bundesländern abzustimmen.

Berlin, den 15. Dezember 2004

Dr. Wolfgang Gerhardt und Fraktion

Begründung

Deutschland steht am Anfang des 21. Jahrhunderts vor tiefgreifenden gesellschaftlichen und ökonomischen Veränderungen. Um im internationalen Wettbewerb bestehen zu können, müssen die Stärken des Landes weiter entwickelt und für die Zukunft gesichert werden. Dazu gehört auch eine leistungsfähige Luftverkehrsinfrastruktur, die auch die Anforderungen der Nachhaltigkeit im Verkehr berücksichtigt.

Eine leistungsfähige Luftverkehrsinfrastruktur ist wesentlicher Bestandteil eines starken und dynamischen Wirtschaftsstandorts Deutschland sowie zentrale Voraussetzung für Wachstum und Beschäftigung. Investitionen in die Infrastruktur sichern die Wettbewerbsfähigkeit der Regionen und sorgen für die Stärkung strukturschwacher Räume. Sie schafft die Grundlage für eine dauerhafte und nachhaltige Mobilität von Menschen und Unternehmen. Bei der Erweiterung der Flughafeninfrastruktur kommt der Vernetzung mit anderen Verkehrsträgern, der Förderung von Schienenanbindungen für Flughäfen und der Optimierung von Schnittstellen der Verkehrsträger an den Flughäfen eine besondere Rolle zu. Die spezifischen Stärken der einzelnen Verkehrsträger müssen genutzt werden, um die vorhandenen Kapazitäten der Flughäfen optimal zu nutzen.

Trotz dieser Optimierung sind eine zunehmende Anzahl deutscher Flughäfen kapazitätsbeengt. Diese Flughäfen können die Nachfrage nur dann bedienen, wenn sie ihre Kapazität durch den Bau neuer Start- und Landebahnen und/oder Terminalanlagen erweitern. So operiert der Flughafen Frankfurt Main bereits seit Jahren an der Grenze seiner Kapazität, dies führt auch zu vermeidbaren Verspätungen und Umweltbelastungen. Auch andere deutsche Flughäfen müssen erweitern, um der Nachfrage gerecht zu werden. Dagegen verfügen einige Flughäfen jüngerer Entstehungsdatums über ausreichend Kapazitätsreserven, die jedoch aufgrund der Lage dieser Flughäfen derzeit nicht wirtschaftlich sinnvoll genutzt werden können. Insbesondere können kurzfristig veränderliche Entscheidungen von Low-Cost-Fluggesellschaften keine ausreichende Gewähr bieten, dass diese Standorte langfristig gesichert sind.

Der Bau von zusätzlicher Flughafeninfrastruktur in den Regionen, in denen eine große Nachfrage nach Luftverkehr herrscht, kann nicht durch die Entwicklung von Flughäfen in Regionen ersetzt werden, in denen diese Nachfrage nicht existiert und in die die Nachfrage auch durch steuernde Eingriffe nicht verlagert werden kann. Das Unterlassen dieser erforderlichen Ausbaumaßnahmen führt ausschließlich zu einer Verlagerung des Luftverkehrs an andere nicht-deutsche Standorte mit negativen Folgen für die deutsche Volkswirtschaft. Dies ist nicht im nationalen Interesse. Dessen ungeachtet darf nicht verkannt werden, dass der Low-Cost-Markt nach allen Prognosen in der Zukunft weitere Marktanteile dauerhaft gewinnen wird. Hierdurch werden bei den etablierten Fluggesellschaften Anpassungen notwendig werden. Von Low-Cost-Airlines, die von Regionalflughäfen aus operieren, können enorme strukturpolitische Effekte in

strukturschwachen Regionen ausgehen, wie das Beispiel Flughafen Frankfurt-Hahn zeigt. Diese Entwicklung darf nicht durch die Einrichtung eines „closed shop“ mit den derzeit acht passagierstärksten Flughäfen verhindert werden. Parallel hierzu können Flughäfen in weniger besiedelten Regionen im Bereich der Luftfracht wichtige Ergänzungsfunktionen wahrnehmen. Das gilt insbesondere dann, wenn eine 24-Stunden-Betriebsgenehmigung vorliegt, die in den Ballungszentren verstärkt problematisiert wird.

Zusätzliche Flughafenkapazitäten dort, wo sie wirklich gebraucht werden, führen zu einem verbesserten Angebot, geringeren Kosten für die Reisenden und zu mehr direkten und indirekten wirtschaftlichen Vorteilen für die Regionen und die Bundesrepublik. Sie sichern den Luftverkehrsstandort Deutschland und damit die gesamte deutsche Volkswirtschaft.

Die weitere Entwicklung der deutschen Flughafeninfrastruktur wird durch folgende Faktoren bestimmt:

- die Nachfrage nach Flugverbindungen wächst auch künftig,
- eine weltweit anhaltende Konzentration des Interkontinentalverkehrs auf Drehkreuze, auch aufgrund weiter wachsender Allianzen und Firmenzusammenschlüsse,
- Kapazitätsengpässe an deutschen Drehkreuzen und daraus resultierende Abwanderungsgefahren zu benachbarten Drehkreuzen,
- Ausbau der flächendeckenden Bedienung des Mittelstrecken-/Punkt-zu-Punkt-Verkehrs.

Vor diesem Hintergrund ist die Entwicklung eines aktuellen Flughafenkonzepts als Leitlinie für Flughafenplanungen erforderlich.

Die von der Luftverkehrsbranche getragene Initiative „Luftverkehr für Deutschland“ hat am 20. Oktober 2004 einen Masterplan für die zukunftssichere Entwicklung des Luftverkehrs an Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Dr. Manfred Stolpe, übergeben. Dieser Masterplan soll ein Instrumentarium zur bedarfsgerechten Planung der Flughafen-Infrastruktur sein. Er fokussiert insbesondere auf die beiden Hubflughäfen Frankfurt und München sowie auf die Flughäfen Hamburg, Hannover, Berlin, Düsseldorf, Köln/Bonn und Stuttgart. Auf der Grundlage dieses Masterplans muss die Bundesregierung nun ein umfassendes Flughafenkonzept unter Einbezug aller Flughäfen vorlegen. Ziel des Flughafenkonzeptes soll es sein, einen Beitrag zur Sicherung und Stärkung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit des Luftverkehrsstandorts Deutschland zu leisten. Mit dem Flughafenkonzept soll die Rolle Deutschlands als bedeutender Luftverkehrsstandort und attraktives Umsteigeziel gestärkt und eine Reduzierung auf ein bloßes Zubringerland für andere Luftverkehrszentren verhindert werden. Dies würde zu einem wesentlichen Verlust an Arbeitsplätzen und dem damit verbundenen Wohlstand führen. Zurzeit entfallen in Deutschland etwa 770 000 direkte und indirekte Arbeitsplätze auf den Luftverkehr. Darüber hinaus gilt es, den Infrastrukturbedarf an die stetig steigende Nachfrage nach Luftverkehrsdienstleistungen anzupassen. Ziel Flughafenkonzeptes darf es nicht sein, neue Kapazitäten dort zu verhindern, wo sie regional notwendig sind und dem fairen Wettbewerb der jeweils bedienten Regionen dienen.

In diesem Zusammenhang sind dauerhafte Subventionen der öffentlichen Hand zur Deckung der Betriebskosten von Fluggesellschaften und Flughäfen abzulehnen. Gebühren und Entgelte der Flughäfen müssen kostendeckend und dürfen nicht diskriminierend sein. Ohne Nachweis von Bedarf und Wirtschaftlichkeit sollen keine neuen Flughafen-Kapazitäten geschaffen werden. Hierbei kann die von der Initiative Luftverkehr erstellte gesamtdeutsche Prognose ein wichtiger Orientierungsrahmen sein.

