

## **Luftverkehrskonzeption 2030**

Die Landesregierung will eine neue Luftverkehrskonzeption erstellen. Dazu wurde das Gurtachterkonsortium MKmetric Gesellschaft für Systemplanung und HPC Hamburg Port Consulting GmbH beauftragt, unter Berücksichtigung der nachfolgenden Aspekte

- Aktuelle und zukünftige Verkehrsentwicklung,
- Regionalwirtschaftliche Bedeutung des Luftverkehrs,
- (Grenzüberschreitender) Wettbewerb zwischen Flughafenstandorten,
- Drehkreuzfunktion von Flughäfen,
- Auswirkungen der Betriebseinstellung von Air Berlin;
- Optimierung landseitiger Anbindung von Flughäfen,
- Kooperationsansätze von Flughäfen,
- Institutionelle Rahmenbedingungen sowie wettbewerbsrelevante Kosten und Maßnahmen,
- Entwicklungsperspektiven unter Berücksichtigung von genehmigungsrechtlichen Rahmenbedingungen,
- Fluglärm und Abgasemission des Luftverkehrs

Empfehlungen für den Luftverkehr des Landes zu entwickeln.

Dazu führten die Gutachter unter Leitung von Herrn Mandel getrennte Gespräche mit einzelnen Gruppen. Das Gespräch mit den Naturschutzverbänden fand am 16. Januar statt. An dem Gespräch nahmen für den BUND – Landesverband die Mitglieder Edeltraud Bell und Jürgen Lindemann teil, die in anderer Funktion auch im Vorstand von „Ratinger gegen Fluglärm“ sitzen.

Dazu entwarf Jürgen Lindemann zur Vorbereitung des Gespräches folgendes Papier, das schließlich auch den Gutachtern übergeben wurde:

### **Zur Luftverkehrskonzeption des Landes NRW 2030**

1.

Die Rolle der NRW – Flughäfen ist im Zusammenhang mit dem bundesweiten Flugsystem und benachbarten ausländischen Flughäfen, z.B. Amsterdam und Brüssel, zu betrachten.

2.

Bei der Festlegung von Zahl der Flugbewegungen und der Flugpassagiere ist zu berücksichtigen, dass sich die früheren Wachstumsprognosen nicht bewahrheitet haben, zu hoch angesetzt worden sind.

3.

Zumindest in einem szenario ist zugrunde zu legen, dass alle Ziele, die innerhalb von 4 Stunden erreichbar sind, bei der Festlegung des Bedarfs nicht zu berücksichtigen sind, weil sie gleichwertig mit der Bahn erreicht werden können. Dies entspricht der Koalitionsvereinbarung auf Bundesebene, dass der innerdeutsche Flugverkehr auf die Schiene verlagert werden soll.

Dies betrifft ca. 70.000 Flugbewegungen mit 6 Mio. Passagieren.

Die könnte auch den Flugverkehrsgesellschaften zugute kommen, da innerdeutsche Flüge nur zu ca. 2/3 ausgelastet sind.

Dazu gehört auch der Ausbau des Airail-System mit Zubringerfunktion, bei dem schon bei Betreten des Zuges eingescannt werden kann.

Zu berücksichtigen ist ferner, inwieweit das steigende Aufkommen der Fernbusbenutzungen Auswirkungen auf die Zahl der Flugbewegungen hat. Zu Beginn der Zulässigkeit von Fernbussen wurde davon ausgegangen, dass 4 Prozent der Benutzer vom Flugzeug kommen. Das mag zu Beginn nicht bedeutsam gewesen sein, könnte sich aber angesichts der Zunahme der Fernbusbenutzer zu einem relevanten Faktor entwickelt haben.

4.

Nach dem Trend der letzten Jahre ist die Zahl der Flugpassagiere gestiegen, die Zahl der Flugbewegungen aber gesunken. Werden wie unter 3. dargelegt die innerdeutschen Flüge auf die Bahn verlagert, wird die Zahl der Flugbewegungen weiter abnehmen, zumindest aber nicht zunehmen.

5.

Die Flughäfen Düsseldorf und Köln sind hinsichtlich der notwendigen Flugbewegungen als Einheit zu betrachten. Solange in Köln noch Kapazitäten frei sind, sind zusätzliche Flugbewegungen in Düsseldorf nicht möglich. Bei der Zahl der Kapazitäten in Köln ist aber auch zu betrachten, wie sich ein Nachtflugverbot auswirken würde.

6.

Zu betrachten ist auch das Verhältnis zu den Regionalflughäfen. Aus den Unterlagen zum Erweiterungsantrag zum Düsseldorfer Flughafen ergibt sich, dass eine Zunahme der Flugbewegungen in Düsseldorf wie in der Vergangenheit zu Lasten der Flugbewegungen bei den Regionalflughäfen gehen würde. Diese sind zurzeit sowieso nur überlebensfähig, weil sie von Land und Stadt subventioniert werden. Durch die Erweiterung von Düsseldorf würden sich die wirtschaftlichen Probleme verschärfen.

Dies widerspricht den Aussagen im gerade verabschiedeten Regionalplan Düsseldorf zur Wichtigkeit der Regionalflughäfen.

Deswegen ist zum einen ein Szenario zu entwickeln, wie sich die Situation bei den Regionalflughäfen darstellen würde, wenn es keinerlei Subvention mehr gäbe.

Zum anderen ist entgegengesetzt darzulegen, wie die Situation wäre, wenn mehr Verkehr auf die Regionalflughäfen verlagert werden würde. Dies wäre insbesondere bei Urlaubsreisen möglich, da für einen großen Teil der Kunden etwa aus dem Ruhrgebiet der Weg zu einem Regionalflughafen kürzer ist als nach Düsseldorf und Köln.

7.

Etliche Experten gehen davon aus, dass die Ölförderung das Maximum erreicht hat bzw. bald erreicht haben wird. Dies könnte zu einer Zunahme des Ölpreises in den nächsten Jahren führen. Es ist darzulegen, welche Konsequenzen dies für die Zahl der Flugbewegungen hätte.

8.

Mit zu berücksichtigen ist auch, welche Bedeutung Klimaschutzmaßnahmen für den Flugverkehr haben. Die Bundesregierung will nach Nichterreichen der Ziele für 2020 zur CO2-Reduzierung auf jeden Fall die Ziele für 2030 erreichen. Der Verkehr hat bisher viel zu wenig zur Reduzierung des CO2-

Ausstoßes beigetragen. Ein erforderlicher höherer Beitrag betrifft auch den Flugverkehr. Dazu gehören eine Teilnahme am Emissionshandel mit steigenden CO2-Preisen pro Tonne, eine Klimaabgabe von ca. 10 Euro pro Tonne CO2, das Ende der Steuerbefreiung von Kerosin.

Es ist darzustellen, wie sich derartige Maßnahmen auf den Luftverkehr in NRW auswirken würden.

9.

In der Luftverkehrskonzeption sind auch Maßnahmen zur Minderung des Lärms darzulegen. Dazu gehört eine stärkere Spreizung der Lande- und Abflugentgelte hinsichtlich des konkret verursachten Lärms, die Festlegung von Lärmobergrenzen und Lärmkontingenten.

Um die bisherige Praxis zu durchkreuzen, dass die Flugbewegungen so festgelegt werden, dass es fast schon planmäßig zur Störung der Nachtruhe kommt, ist die Zahl der Flugbewegungen so zu begrenzen, dass die Nachtruhe bis auf wenige Ausnahmefälle eingehalten wird.

Jürgen Lindemann, BUND , 16. Januar 2019

Ergänzend wurde den Vertretern der Naturschutzverbände zugestanden, noch eine offizielle Stellungnahme zu verfassen. Die folgende abgestimmte Stellungnahme wurde am 30. Januar 2019 den Gutachtern zugesandt:

### **Luftverkehrskonzeption des Landes NRW 2030**

In Deutschland fehlt als Grundlage eine gesamtstaatliche Betrachtung.

Die Rolle des Landes NRW ist im Zusammenhang mit dem bundesweiten Flugsystem und den benachbarten ausländischen Flughäfen zu betrachten. Zudem weisen wir darauf hin, dass frühere Wachstumsprognosen deutlich zu hoch gegriffen waren und eine nachhaltige Luftverkehrskonzeption auf realistischen Zahlen beruhen soll.

Die Flughäfen Düsseldorf und Köln sind hinsichtlich der notwendigen Flugbewegungen gemeinsam zu betrachten. Solange in Köln noch Kapazitäten frei sind, sollten in Düsseldorf keine zusätzlichen Flugbewegungen möglich sein. Durch diese Verschiebungen könnten auch ein Nachtflugverbot geprüft werden.

Im Rahmen der neuen Luftverkehrskonzeption ist das Szenario der Verlagerung von Urlaubsflügen auf Regionalflughäfen zu prüfen. Für sehr viele Reisende ist der Weg zu einem Regionalflughafen kürzer als nach Köln oder Düsseldorf.

### **Treibhausgas-Emissionen**

Für den internationalen Luftverkehr wurde 2017 CORSIA geschaffen, ein globales marktbasierter Klimaschutzinstrument. Ab 2020 sollen Fluggesellschaften auf dem "CO2-Markt" Zertifikate von Klimaschutzprojekten erwerben, um ihre zusätzlichen wachstumsbedingten CO2-Emissionen auszugleichen. Durch diese Maßnahmen sind zum einen nicht die bereits erzeugten Emissionen

erfasst und zum anderen verhindert dieser "Zertifikatehandel" keine weiteren luftfahrtbedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen.

Eine weitere Steigerung der Flugbewegungen führt also zu weiteren CO<sub>2</sub>-Emissionen, die mit CORSIA nicht schöngerechnet werden können.

Die Bundesregierung wird die eigenen Minderungsziele von Treibhausgasemissionen im Verkehr von 40 % gegenüber 1990 bis 2020 deutlich verfehlt. Im Klimaschutzplan 2050 bestätigte die Bundesregierung auch die Minderungsziele von mindestens 55 % bis 2030. Im Bereich des Luftverkehrs ist dies nur mit drastischer Verringerung der Flüge zu erreichen.

Laut einer Studie des EU-Parlaments wird der Anteil des Luftverkehrs am Klimawandel 2050 ca. 22% betragen.

### Mögliche Maßnahmen

Bereits **2015** hatte der **BUND NRW** ein **Luftverkehrskonzept** vorgelegt (s. Anhang). Die Verlagerung auf die Schiene bietet ein beachtliches Potential. Durch schnelle Züge sind Frankfurt, Amsterdam und Paris in weniger als 4 Stunden erreichbar. Diese Möglichkeit ist auf jeden Fall bei einer neuen Luftverkehrskonzeption zu berücksichtigen. Eine Änderung der Betriebserlaubnis ist dann unnötig und verringert die Belastungen für die Anwohner. Außerdem haben sich in Deutschland weitere Mobilitätsmöglichkeiten neben dem motorisierten Individualverkehr etabliert und den Flugzeugen - die Fernbusse. Die Zahl der beförderten Passagiere steigt.

Mit der EG-Energiesteuerrichtlinie (2003/96/EG) vom 27.10.2003 ist eine Rechtsgrundlage zur Kerosinsteuern gesetzt. Deutschland könnte auf dieser Basis effizient Treibhausgas-Emissionen verringern, wie es bspw. in den Niederlanden geschieht. Eine Einführung der Kerosinsteuern ist in einem Szenario darzustellen sowie eine angemessene Belegung mit der Mehrwertsteuer.

Die sozialen Kosten der Kohlenstoffverbrennung liegen heute bei mehreren hundert Dollar pro Tonne. Insgesamt liegen wir bei mehreren Billionen US-Dollar pro Jahr und somit bei etwa 200 Billionen US-Dollar bis zum Jahr 2050, wie es das deutsche Institut für Wirtschaftsforschung berechnet hatte. Bei der Ermittlung der wirtschaftlichen Bedeutung des Flugverkehrs sind die volkswirtschaftlichen Auswirkungen angemessen zu berücksichtigen.

### **Luftschadstoffe**

Nicht nur Treibhausgase werden durch die Verbrennung von Kerosin erzeugt. Auch gesundheitsschädliche Schadstoffe entstehen wie Stickoxide, Kohlenmonoxid, Ruß und Schwefeloxide. Im Umkreis von 20 km sollte die Luft überwacht werden, um die einzuhaltenden Grenzwerte der 39. BlmSchV für die Öffentlichkeit transparent zu gestalten.

### **Fluglärm**

Zum Schutz vor schädlichem Fluglärm und anderem Umgebungslärm ist eine Gesamtlärmbetrachtung erforderlich. Die Studie NORAH über Lärmwirkungsforschung und der Fluglärmbericht 2017 des Umweltbundesamtes erfordern eine deutliche Lärmreduktion.

Bei Fluglärmessungen ist nach dem Stand der Technik vorzugehen. Heute werden die gewählten Parameter auf neutrale Wettersituation gesetzt. Messtechnisch ist es jedoch möglich, eine Wettervorhersage mit Schallausbreitung zu erstellen. Möglich sind bspw. Lärmrosen mit unterschiedlichen Abstandsklassierungen.

Der Bericht der Bundesregierung zur Evaluierung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm liegt vor und schlägt die Absenkung der Grenzwerte um 1 bis 3 dB(A) sowie zahlreiche Verbesserungen bei der Umsetzung der Lärmschutzmaßnahmen vor. Dieses Fluglärmgesetz ist in das Luftverkehrskonzept von NRW zu berücksichtigen.

Weitere Maßnahmen zur Minderung des Lärms sind darzulegen. Dazu gehören veränderte Berechnungen der Lande- und Abflugentgelte anhand des konkret verursachten Lärms und die Festlegung von Lärmobergrenzen und Lärmkontingenten.

In der geltenden Fluglärmenschutzverordnung ist festgelegt: "von den festgelegten und lärmabgewogenen Flugrouten darf nur im Fall von Sicherheitserwägungen abgewichen werden". Tatsächlich verläuft aber z. Z. ein beträchtlicher Anteil der Flüge außerhalb der vorgegebenen Flugrouten. Die Ursachen für diese neuen und weiteren Wege sind zu erkunden und zu minimieren. Zwischen 22.00 und 24.00 Uhr gibt es bspw. in Düsseldorf eine hohe Anzahl an landenden Flugzeugen. Hier dient der privilegierte Status von 8 Fluggesellschaften als Home Base Carrier. Es ist zu überprüfen, ob dieses Privileg überhaupt gerechtfertigt ist. Vielleicht werden die Wartungsarbeiten in größerem Umfang tatsächlich in Ländern mit niedrigeren Monteurlöhnen in Spanien oder der Türkei durchgeführt.

Ein erheblicher Teil der Flugbewegungen führt zu einer Störung der Nachtruhe. Die Zahl der Flugbewegungen ist so zu begrenzen, dass die Nachtruhe bis auf wenige Ausnahmefälle eingehalten wird.

Weiter fordert der BUND den Einsatz von Pilotassistsystemen beim Anflugverfahren. Lärm und Luftschaudstoffemissionen werden dadurch gesenkt.

Notburga Henke, BUND, 30. Januar 2019