

## **NRW-Luftverkehr braucht zukunftsfähiges Konzept**

*BUND-Vorschläge: Verlagerung auf die Schiene, effektive Lärminderung, Stopp der Subventionen*

Düsseldorf, 21.08.2015 | Der NRW-Landesverband des Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) legte heute vor Pressevertretern in Düsseldorf Eckpunkte für ein NRW-Luftverkehrskonzept vor. Der Umweltverband forderte die Landesregierung auf, jetzt mit der Erarbeitung ihres in der Koalitionsvereinbarung versprochen Luftverkehrskonzepts zu beginnen. Dieses sei notwendig, um Verbesserung im Lärm- und Klimaschutz anzustoßen und die Möglichkeiten zur Verlagerung von Kurzstreckenflügen auf die Schiene zu nutzen. Weil noch diesen Sommer die Grundlagen für das Luftverkehrskonzept des Bundes fertig würden, sei jetzt der richtige Startzeitpunkt gekommen.

Der BUND-Landesvorsitzende Holger Sticht übte heftige Kritik an der derzeitigen Situation: „Die Regionalflughäfen werden mit Steuergeldern gepöppelt, womit sich NRW zunehmend zu einem Flugzeugträger für Billigflieger entwickelt. Eine Kooperation der internationalen Flughäfen scheitert an lokalem Klein-Klein und das Potenzial der Verlagerung von Kurzstreckenflügen auf die Schiene wird nicht ansatzweise ausgeschöpft. Leidtragende sind die lärmgeplagten Menschen und die Umwelt.“

Die BUND-Analyse zeigt, dass nur am Flughafen Düsseldorf in den letzten fünf Jahren die Passagiere zugenommen hätten – bei abnehmenden Flugbewegungen. An allen anderen Flughäfen in NRW seien Passagiere und Flugbewegungen zurückgegangen – in Köln/Bonn und trotz hoher Subventionen auch an den Flughäfen Münster/Osnabrück, Paderborn, Dortmund, Niederrhein und Siegerland. Sticht forderte die Landesregierung auf, „ihre Umweltversprechen im Luftverkehr einzulösen und eine Konzept für den Abbau der Überkapazitäten der NRW-Flughäfen vorzulegen, die deren ruinöse Konkurrenz beendet.“

Die Standortgunst des Landes müsse genutzt werden für eine Politik der Verlagerung von Kurzstreckenflügen auf die Schiene. „Kein anderes Bundesland kann eine so exzellente Schieneninfrastruktur zwischen den Städten und den Flughäfen nutzen“, so Sticht weiter. 50.000 Flüge mit sechs Millionen Fluggästen könnten sofort ohne Zeit- und Komfortverlust auf die Schiene verlagert werden. Insgesamt gebe es sogar ein Potenzial von 70.000 Flügen bzw. acht Millionen Passagieren.

.../2

Unverständlich nannte es Sticht, dass von Düsseldorf nach Frankfurt auch nach Einrichtung des AIRail-Systems immer noch 4.500 Mal geflogen werde, während von Köln nach Frankfurt die Flüge konsequent eingestellt wurden. Abschließend betonte Sticht: „Es gibt keine Rechtfertigung für die Ausweitung der Betriebsgenehmigung in Düsseldorf, da dort ein Drittel der Flüge auf die Schiene verlagert werden kann.“

Der Luftverkehrsexperte des BUND-Bundesverbandes Werner Reh erläuterte, dass die Bahn mit ihren ICE die meisten innerdeutschen Flugziele von Düsseldorf innerhalb von etwa vier Stunden erreichen könne und dort 40 Prozent freie Sitzplatzkapazitäten anbiete. Die Parallelfüge seien dagegen nur zu 70 Prozent ausgelastet und würden bisher von der Lufthansa quersubventioniert. „Ökonomisch bedeutsam ist für NRW eine gute Erreichbarkeit oder Konnektivität zu Interkontinental-Flügen in Frankfurt und nicht Flüge zu Warmwasserzielen oder europäische Städtereisen. Nur in Düsseldorf gibt es auch einige direkte Interkontflüge.“ Das AIRail-System könne noch optimiert werden beim Gepäcktransport für Umsteiger am Flughafen Frankfurt. Und die Deutsche Bahn müsse im Rahmen ihrer Fernverkehrsstrategie für diese Zielgruppe deutlich mehr tun als bisher.

Die BUND-Analyse legt auch große Defizite beim Lärmschutz offen. „Die lärmabhängigen Start- und Landeentgelte an stadtnahen Flughäfen wie Düsseldorf haben keine Lenkungswirkung“, betonte BUND-Experte Reh. „Man sollte sich ein Beispiel am Flughafen Frankfurt nehmen, wo diese Entgelte viel stärker gespreizt sind und wo auch über Lärmobergrenzen verhandelt wird, die den Lärm verbindlich begrenzen und dann in Jahresschritten reduzieren. Auch beim Schutz der Nachtruhe ist man in Düsseldorf nicht konsequent genug.“ Hier müsse das Luftverkehrskonzept moderne Vorschläge aufgreifen. Gebraucht werde aber eine grundlegende Reform der Landeentgelte, damit diese zusätzlich zu den Flughafenentgelten erhoben und nicht mehr mit diesen verrechnet würden.

Nach BUND-Auffassung gibt es für die Subventionen der Regionalflughäfen keine Rechtfertigung. Diese trügen nicht zur Daseinsvorsorge bei. Der Wildwuchs der Regionalflughäfen aufgrund kommunaler Kirchturmpolitik habe NRW zu einem „Flugzeugträger für Billigflieger“ gemacht. In diese Flughäfen in NRW flössen, wie eine neue Studie des *Forums ökologisch-soziale Marktwirtschaft* für den BUND zeigt, die Hälfte der bundesweiten Subventionen. Die Landesregierung müsse dafür sorgen, dass die EU-Beihilferegelung konsequent umgesetzt und die Subventionen bis 2024 konsequent auf null zurückgeführt werden. Der BUND kritisierte, dass heute jeder Fluggast von Dortmund mit 10 Euro von den Stadtwerkekunden und mit Steuergeldern bezuschusst wird. Und das, obwohl von Dortmund aus per Bahn der Flughafen Düsseldorf in 45 Minuten und der Flughafen Frankfurt in etwa 2 Stunden zu erreichen ist. Laut BUND liegt das Problem der NRW-Regionalflughäfen darin, dass sie sich zu viele Flughäfen gegenseitig kannibalisieren und zu niedrige Gebühren von den Fluggästen verlangten.

*Das BUND-Papier „NRW-Luftverkehrskonzept. Eckpunkte für einen zukunftsfähigen und umweltverträglichen Luftverkehr in Nordrhein-Westfalen“ als Download: .....*

Pressekontakt: Dr. Werner Reh, BUND-Luftverkehrsexperte, T. 0173 6071 601 oder  
Dirk Jansen, BUND-Geschäftsleiter, T. 0211 / 30 200 522 oder 0172 29 29 733