

Antwort der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Bernd Reuther, Frank Sitta,
Grigorios Aggelidis, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 19/5156 –

Flughafenausbau und Nachtflüge

Vorbemerkung der Fragesteller

Der global vernetzte Wirtschaftsstandort Deutschland benötigt eine bedarfsgerechte und international wettbewerbsfähige Flughafeninfrastruktur. Als Folge des rapiden Luftverkehrsanstiegs bis 2040 werden Fluggesellschaften ihre geplanten Flugangebote nicht oder nicht in vollem Umfang realisieren können. Um diesem Wandel gerecht zu werden, müssen zukünftig Terminals vergrößert, mehr Slots vergeben und gegebenenfalls Landebahnen ausgebaut werden (vgl. www.eurocontrol.int/sites/default/files/content/documents/official-documents/reports/challenges-of-growth-2018.pdf).

Um die Engpässe im Luftverkehr zu beseitigen, ist aus Sicht der Fragesteller eine Deckelung der Slots der falsche Weg. Eine künstliche Reduktion des Flugaufkommens löst die Probleme im Engpassmanagement nicht auf. Es erscheint aus Sicht der Fragesteller sogar irrational, die Chancen eines wachsenden Marktes ungenutzt zu lassen.

Bedarfsgerechte Betriebszeiten müssen an deutschen Flughäfen auch in der Nacht gewährleistet werden. Dem gegenüber steht die berechnete Forderung der Anwohner nach einer geschützten Nachtruhe. Gemäß dem Balanced Approach der ICAO (Internationale Zivilluftfahrtorganisation) sollen Beschränkungen der Betriebszeiten aber nur das letzte Mittel sein, um vor Fluglärm zu schützen. Sollten Nachtflugverbote weiter ausgebaut werden, würde dies zu einer Verlagerung der Logistikströme führen.

1. Was bedeutet für die Bundesregierung bedarfsgerechte und international wettbewerbsfähige Flughafeninfrastruktur?

Eine bedarfsgerechte und wettbewerbsfähige Flughafeninfrastruktur konzentriert sich auf Flughäfen von übergreifender Bedeutung für die Mobilität von Menschen und Gütern zur Anbindung Deutschlands an den europäischen und weltweiten Luftverkehr. Für den Wirtschaftsstandort Deutschland ist angesichts der weiter zunehmenden arbeitsteiligen Weltwirtschaft die Gewährleistung größtmöglicher Konnektivität durch entsprechende Flughafeninfrastrukturen von essenzieller Bedeutung.

Eine international wettbewerbsfähige Flughafeninfrastruktur trägt dem bestehenden und erwarteten Bedarf durch die Vorhaltung entsprechender Systemkapazitäten und Betriebszeiten Rechnung. Zudem müssen auch weitere Faktoren wie Umweltverträglichkeit, Kosteneffizienz und die Belange der Raumordnung Berücksichtigung finden.

2. Welche Möglichkeiten gibt es nach Ansicht der Bundesregierung, zukünftige Planfeststellungsverfahren an deutschen Flughäfen zu beschleunigen?

Die im Luftverkehrsgesetz enthaltenen Regelungen für die Anlage und die Planfeststellung von Flugplätzen sind seit 2006 mehrfach auf mögliches Beschleunigungspotenzial hin überprüft und entsprechend angepasst worden. Es wurden verschiedene Erleichterungen u. a. in Bezug auf die Durchführung von Erörterungsterminen im Rahmen einer Umweltverträglichkeitsprüfung oder in Bezug auf die Auslegung des Plans eingefügt; gleichzeitig wurde das Institut der Plangenehmigung gestärkt. Des Weiteren wurde die „frühe Öffentlichkeitsbeteiligung“ in das Verwaltungsverfahrensgesetz aufgenommen. Diese soll dazu beitragen, dass Großvorhaben insgesamt schneller verwirklicht werden können, indem mögliche Konflikte bereits im Vorfeld des eigentlichen Verwaltungsverfahrens ausgeräumt werden können.

3. Besteht nach Ansicht der Bundesregierung die Möglichkeit die Flugkorridore für die zivile Luftfahrt zu erweitern, um dadurch Engpässen entgegenzuwirken?

Die Frage nach Möglichkeiten zur Verbesserung bei der Nutzung bzw. möglichen Erweiterung der Kapazitäten im Luftraum wird in der europäischen zivilen und militärischen Zusammenarbeit im Rahmen des Forschungsvorhabens SESAR wahrgenommen.

4. Würden sich nach Ansicht der Bundesregierung Logistikströme ändern, wenn Nachtflugverbotszonen ausgeweitet würden?
Wenn ja, in welchem Ausmaß?
5. Wie hoch wäre der Schaden für die deutsche Wirtschaft, wenn sich diese Logistikströme ins Ausland verlagern würden?

Die Fragen 4 und 5 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Luftverkehrskonzept des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur hat das Interesse des Bundes zum Ausdruck gebracht, dass für die bestehenden Betriebsregelungen an den Flughäfen der Primärstruktur der Bestandsschutz gewährleistet wird. Der Koalitionsvertrag der Regierungsparteien hat die Umsetzung des Luftverkehrskonzeptes ebenso wie die Beibehaltung von bestehenden Nachtflugverboten festgehalten.

6. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus der Studie von EUROCONTROL (Europäische Organisation zur Sicherung der Luftfahrt) „European Aviation 2040 – Challenges of Growth“?
7. Geht die Bundesregierung im Jahr 2040 ebenfalls von einem Anstieg des Luftverkehrsaufkommens von 53 Prozent aus, wie aus der Studie von EUROCONTROL „European Aviation 2040 – Challenges of Growth“ hervorgeht?

8. Was bedeutet ein solcher Anstieg aus Sicht der Bundesregierung für die deutsche Primärflughafeninfrastruktur?
11. Wie schätzt die Bundesregierung das Marktwachstumspotenzial im Luftverkehr ein?

Die Fragen 6, 7, 8 und 11 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bewertung der Studie „European Aviation 2040 – Challenges of Growth“ von EUROCONTROL ist noch nicht abgeschlossen.

Nach Prognosen einer DLR-Studie ist für das Jahr 2040 (im Verhältnis zum Basisjahr 2017) von einem Anstieg des Luftverkehrsaufkommens in Deutschland von 67 Prozent auszugehen. Dies entspricht einer durchschnittlichen jährlichen Wachstumsrate von 2,25 Prozent.

Nach Berechnungen des DLR könnten an den Flughäfen Frankfurt (FRA), München (MUC) und Düsseldorf (DUS) im Jahr 2040 Kapazitätsengpässe entstehen.

9. Wie hoch werden nach Einschätzung der Bundesregierung die Investitionen in die Primärinfrastruktur sein müssen, um das prognostizierte Flugaufkommen zu bewältigen?

Der Bundesregierung liegen hierzu keine eigenen Erkenntnisse vor.

10. Plant die Bundesregierung, die Koordinationseckwerte anzupassen, um durch eine künstliche Reduktion Engpässen im Luftraum zu begegnen?

Die Koordinierungseckwerte sind ein Planungsinstrument an koordinierten Verkehrsflughäfen. Vor diesem Hintergrund sind sie von standortspezifischen Faktoren abhängig und wirken sich lediglich auf einen Teil des gesamten Verkehrs im deutschen Luftraum aus, da Überflüge sowie Verkehre an allen nicht koordinierten Flugplätzen von Maßnahmen zur Eckwertanpassung nicht betroffen wären. Somit stellen aus Sicht der Bundesregierung Anpassungen der Koordinierungseckwerte kein geeignetes Instrument zur Steuerung etwaiger Engpässe im deutschen Luftraum dar.

