

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Daubertshäuser, Kretkowski, Antretter, Ibrügger, Pauli, Curdt, Duve, Dr. Riemer, Merker, Rösch und der Fraktionen der SPD und FDP
– Drucksache 9/1807 –

Luftverkehr

Der Bundesminister für Verkehr – L 13/10.20.20/2 Vm 82 – hat mit Schreiben vom 9. Juli 1982 die Kleine Anfrage wie folgt beantwortet:

Die Schwierigkeiten, denen der Luftverkehr in manchen Teilen der Welt ausgesetzt ist, haben teilweise auch auf die Bundesrepublik Deutschland übergreifen. Die Steigerung der Treibstoffpreise, die Überkapazität und die z. T. zu beobachtenden „Kampfpreise“ haben auch den deutschen Luftfahrtunternehmen Probleme gemacht. Die Bundesregierung betrachtet es als ihr Ziel, ein sicheres, zuverlässiges, leistungsfähiges und wirtschaftlich arbeitendes Luftfahrtsystem zu erhalten und – wo möglich – zu verbessern. Dieses Luftfahrtsystem soll der Wirtschaft dienen und die Mobilität der Bürger fördern, wobei die freie Wahl des Verkehrsmittels im Rahmen einer kontrollierten Wettbewerbsordnung gewährleistet bleiben muß. Im grenzüberschreitenden Verkehr ist es der Bundesregierung gelungen, den deutschen Luftfahrtunternehmen durch Erhaltung und Erweiterung von Verkehrsrechten sowie durch flankierende Maßnahmen angemessene Verkehrsanteile zu sichern.

Der Bundesminister für Verkehr hat im Februar 1981 seine Vorstellungen über die weitere Entwicklung des Luftverkehrs in den Grundzügen der Luftverkehrspolitik des Bundes niedergelegt. Ein maßvolles, auf den unabwendbaren Bedarf zugeschnittenes Flughafenkonzept ist Teil dieser Grundzüge.

1. Wie beurteilt die Bundesregierung die Zukunftschancen des nationalen und des internationalen Luftverkehrs?

Der Weltluftverkehr befindet sich seit 1979, bedingt durch die ungünstige Wirtschaftsentwicklung und die erheblich gestie-

genen Treibstoffkosten, in einer Phase der Stagnation. Im Luftverkehr der Bundesrepublik Deutschland blieb das Fluggastaufkommen 1980 und 1981 unverändert. Die Zahl der Flugbewegungen ist im gleichen Zeitraum leicht zurückgegangen.

Die Entwicklung des internationalen und des nationalen Luftverkehrs in den achtziger Jahren muß heute gegenüber früheren Einschätzungen kritischer beurteilt werden. Folgende Trends der wesentlichen Einflußfaktoren des Weltluftverkehrs sprechen jedoch mittel- und langfristig für einen Anstieg des Reiseverkehrs mit dem Flugzeug:

- die Aussichten für eine Wiederbelebung des Weltwirtschaftswachstums und für eine weitere Zunahme des Welthandels haben sich verbessert,
- die Ferienreiseintensität der Bürger ist ungebrochen,
- die Luftverkehrsgesellschaften bemühen sich erfolgreich, durch bessere Fluggerätopolitik und rationelleren Flugzeugeinsatz dem Treibstoff-Kostendruck entgegenzuwirken.

2. Welche Wachstumsraten im Luftverkehr erwartet die Bundesregierung in Zukunft, und welche Folgerungen ergeben sich daraus für die Infrastruktur des Luftverkehrs?

Die Deutsche Forschungs- und Versuchsanstalt für Luft- und Raumfahrt (DFVLR) hat in ihrer im Auftrage des Bundesministers für Verkehr erarbeiteten Luftverkehrsprognose im Jahr 1981 die Zunahme des Fluggastaufkommens der elf deutschen Verkehrsflughäfen in den achtziger Jahren auf 3,7 v. H. pro Jahr geschätzt. Nach der gleichen Prognose soll die entsprechende Zahl der Flugbewegungen um 1,2 v. H. pro Jahr steigen. Diese Annahmen basieren auf Ausgangswerten 1980, tragen also der Stagnation in den Jahren 1981 und 1982 nicht Rechnung. Es muß deshalb davon ausgegangen werden, daß der Wachstumstrend der DFVLR-Prognose unterschritten wird. Dies zwingt in einigen Fällen, wie in München und Hamburg, zu einer zurückhaltenden Beurteilung des Ausbaubedarfs an den deutschen Verkehrsflughäfen.

3. Die Luftverkehrsgesellschaften beklagen zunehmend die Gebührenentwicklung der Flughäfen: infolge des scharfen internationalen Wettbewerbs und des damit verbundenen Drucks auf die Tarife sind die Flughafengebühren zum Faktor größter Besorgnis geworden.

Teilt die Bundesregierung diese Auffassung, und welche Maßnahmen will sie gegebenenfalls ergreifen, um dieser Entwicklung gegenzusteuern?

Die Einnahme- und Gebührenpolitik der Verkehrsflughäfen ist in Übereinstimmung mit den verkehrspolitischen Vorstellungen der Bundesregierung auf Kostendeckung ausgerichtet. Unter diesem Gesichtspunkt hält die Bundesregierung die Entgelte für angemessen. Sie entsprechen mit ihrem Niveau denen vergleichbarer europäischer Verkehrsflughäfen.

Im übrigen ist Genehmigungsbehörde für die Flughafengebühren im Einzelfall das Land, in dem der Verkehrsflughafen gelegen ist. Die Bundesregierung hat insoweit keinen unmittelbaren Einfluß auf die Festsetzung und Genehmigung der Entgelte.

4. Welche Maßnahmen sind nach Auffassung der Bundesregierung nötig, um die Flughäfen einem veränderten Bedarf anzupassen?
 - a) Ergeben sich diese Bedarfsanpassungen auf Grund von Langfristprognosen oder auf Grund von mittelfristig eintretenden Prognosen und klar überschaubaren Entwicklungen?
 - b) Welche bundesdeutschen Flughäfen sind in der Weise konzipiert, daß sie bei späteren Veränderungen im Luftverkehr (Änderung der Flugzeuggrößen, neue Abfertigungskonzepte) angepaßt werden können?

Nach den Vorstellungen des Bundesministers für Verkehr ist der Flughafen Frankfurt/Main bedarfsgerecht auszubauen. Der Flughafen München/Riem muß aus den unter 4a genannten Gründen durch einen neuen Flughafen ersetzt werden. Dagegen wird bis zum Jahre 2000 für einen Ergänzungsflughafen Hamburg-Kaltenkirchen aus verkehrlicher Sicht keine Notwendigkeit gesehen. Auf folgenden anderen Verkehrsflughäfen sind, vor allem auch aus sicherheits- und flugbetrieblichen Gründen, Anpassungsmaßnahmen vorgesehen:
Stuttgart, Düsseldorf, Bremen, Hamburg und Hannover.

Zu 4a

Die Bedarfsanpassungen ergeben sich aus schon jetzt klar überschaubaren Entwicklungen. Das gilt sowohl für die in Bau befindliche Startbahn West des Flughafens Frankfurt wie für die Planung des Flughafens München II. Der Flughafen München-Riem muß vor allem aus Sicherheits- und Umweltschutzgründen durch einen neuen Flughafen ersetzt werden, wobei der Ausbauumfang auf das unumgängliche Maß zurückzuführen ist.

Zu 4b

Die deutschen Verkehrsflughäfen sind so ausgelegt, daß sie der zu erwartenden technischen Entwicklung im Luftverkehr Rechnung tragen können. Im übrigen stellt eine internationale „Luftfahrt-Systemplanung“ sicher, daß Neuerungen in der Luftfahrt mit den vorhandenen Systemen kompatibel sind.

5. Welche Überlegungen hat die Bundesregierung angestellt, die nationalen und europäischen Luftstraßen in der Weise zu führen, daß Flugzeuge ihre Zielflughäfen möglichst ohne zeit- und energieaufwendige Umwege erreichen können, und zu welchen Ergebnissen ist sie dabei gekommen?

Die European Air Navigation Planning Group (EANPG) der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO), in der die Bundesrepublik Deutschland mitarbeitet, überprüft z. Z. das Flugverkehrsstreckensystem in Europa. Die Forderungen des Internationalen Luftverkehrsverbandes (IATA) nach direkten Streckenführungen werden in die Arbeiten mit einbezogen. In welchem

Umfang die Vorstellungen realisiert werden können, hängt weitgehend von den militärischen Luftraumbedürfnissen in den einzelnen Staaten, aber auch von den notwendigen Lärmschutzmaßnahmen für dichtbesiedelte Gebiete ab.

6. Die Fluggesellschaften weisen darauf hin, daß in vielen Ländern die Zollabfertigung für Luftfracht Stunden oder Tage erfordert.

Kann die Bundesregierung diese Angaben bestätigen, und wie will sie gegebenenfalls für Abhilfe sorgen?

Die Zollöffnungszeiten auf den ausländischen Flughäfen sind z. T. länger als auf deutschen Flughäfen; die Dauer der Abfertigung durch Zollstellen ist jedoch unterschiedlich. Auf Anregung der Bundesregierung untersucht z. Z. die EG-Kommission diese Probleme, um Vorschläge für eine einheitliche und reibungslose Abwicklung der Zollformalitäten zu erarbeiten.

Auf den inländischen Zollflugplätzen ist die Bundeszollverwaltung bemüht, die Abfertigungszeiten im Luftfrachtverkehr so kurz wie möglich zu halten. Tatsächlich beträgt die Abfertigungszeit auch bei schwierigen Abfertigungen durchschnittlich nur bis zu zwei Stunden, in einfachen Fällen liegt sie erheblich niedriger. Trotz aller Bemühungen können Abfertigungen in Stoßzeiten im Einzelfall länger dauern. Dies hängt mit der angespannten Personallage zusammen, die es nicht ermöglicht, in diesen Fällen gewisse Verzögerungen ganz auszuschließen.

7. Ist die Bundesregierung der Meinung, daß das „Hub and Spoke“-System als Grundstruktur des Luftverkehrsnetzes aus welchen Gründen kritisch überdacht werden muß, und welche Maßnahmen will die Bundesregierung gegebenenfalls ergreifen, um den Luftverkehrsgesellschaften mehr Direktverbindungen mit kleinerem Gerät zu ermöglichen?

Die Bundesregierung ist nicht der Ansicht, daß ihr Flughafenkonzept kritisch überdacht werden muß. Frankfurt/Main sollte weiterhin die Mittelpunktfunktion („Hub“) für den Interkontinentalverkehr behalten. Die anderen deutschen Flughäfen haben nach wie vor hauptsächlich die Zubringerfunktion („Spokes“). Dies schließt Direktverbindungen nach Übersee und im Europaverkehr nicht aus, soweit dafür eine Nachfrage besteht. Zum Beispiel bestehen z. Z. von Hamburg 26, von München 36 sowie von Düsseldorf und Köln/Bonn zusammen 50 Linienverbindungen mit Städten in Europa und in anderen Kontinenten.

8. Welche Maßnahmen hat die Bundesregierung ergriffen, und welche beabsichtigt sie zu ergreifen, um Fluglärm an der Quelle zu senken und den Anteil leiser Flugzeuge auf deutschen Flughäfen zu vergrößern?

Der Schutz der Umwelt hat auch in der Luftverkehrspolitik der Bundesregierung einen hohen Stellenwert.

Im internationalen Vergleich steht die Bundesrepublik Deutschland mit ihren Maßnahmen zur Senkung des Fluglärms an hervorragender Stelle.

Bereits 1970 hat die Bundesregierung erstmals aufgrund von Vorschlägen der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) Lärmvorschriften für Strahlflugzeuge erlassen, die seitdem mehrfach verschärft und in ihrer Anwendbarkeit erweitert wurden. Für Propellerflugzeuge gibt es solche Vorschriften seit 1972. Auch international bemüht sich die Bundesregierung um eine Verschärfung der Schallschutzaufforderungen an Hubschrauber.

Der Anteil von modernem, leiserem Fluggerät an den Flughäfen der Bundesrepublik Deutschland nimmt ständig zu. Er beträgt z. Z. zwischen 60 und 80 v. H. Durch gestaffelte Landegebühren und zeitliche Beschränkungen des Flugbetriebs werden Anreize zur Verwendung leiser Flugzeuge gegeben.

Die Deutsche Lufthansa, die ihren Flugzeugpark konsequent modernisiert hat, legte dabei auf die Beschaffung leisen Fluggeräts besonderen Wert. Im Vergleich zu anderen ausländischen Luftverkehrsgesellschaften verfügt sie damit bereits heute über einen besonders hohen Anteil umweltfreundlicher Flugzeuge.

Zur Beschleunigung des Austauschprozesses im Flugzeugpark, vor allem auch der ausländischen Luftverkehrsgesellschaften, die die Bundesrepublik Deutschland anfliegen, ist die Bundesregierung auch in der EG initiativ geworden. Eine EG-Richtlinie sieht vor, daß grundsätzlich Strahlflugzeuge, die nicht den Lärmvorschriften der ICAO entsprechen, von EG-Staaten nur noch bis zum 31. Dezember 1986 betrieben werden dürfen. Strahlflugzeuge von Gesellschaften aus dritten Ländern ist der Anflug deutscher Flughäfen mit „lautem“ Gerät nur noch bis zum 31. Dezember 1987 gestattet.

