

Kleine Anfrage

**der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden), Matthias Gastel, Markus Tressel,
Dr. Valerie Wilms und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

Erstellung eines nationalen Luftverkehrskonzepts

Ein nationales Luftverkehrskonzept ist im aktuellen Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD angekündigt: „Wir streben ergänzend zum neuen Bundesverkehrswegeplan 2015 eine stärkere Rolle des Bundes bei der Planung eines deutschlandweiten Flughafennetzes an. Dazu erarbeiten wir im Dialog mit den Ländern und der interessierten Öffentlichkeit ein Luftverkehrskonzept.“

Im September des vergangenen Jahres verabschiedete die Posch-Kommission ihre „Anforderungen an ein Luftverkehrskonzept für Deutschland“. Die Kommission war eine Arbeitsgruppe unter Leitung des ehemaligen hessischen Verkehrsministers Dieter Posch. Kommissionsmitglieder waren hochrangige Vertreter des Bundes (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur – BMVI, Bundesministerium für Wirtschaft und Energie – BMWi, Umweltbundesamt – UBA), der Länder (Hessen, Bayern, Nordrhein-Westfalen, Brandenburg) und der Wirtschaft (Bundesverband der Deutschen Industrie e. V. – BDI und Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft e. V. – BDL). In sechs Sitzungen zwischen März und September 2013 haben die Kommissionsmitglieder über Eckpunkte und Anforderungen an ein Luftverkehrskonzept insbesondere im Spannungsfeld von Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Luftverkehrswirtschaft und den Anforderungen des Umweltschutzes diskutiert.

Die Arbeiten zum Bundesverkehrswegeplan sind bereits in vollem Gange. Die Endfassung der neuen Grundkonzeption liegt bereits vor, eine Auswertung aller Stellungnahmen zur Entwurfsfassung ist ebenfalls erfolgt. Bis zum Frühjahr soll auch die aktualisierte Verkehrsprognose für das Zieljahr 2030 zur Verfügung stehen.

Die Grundkonzeption macht jedoch wenig konkrete Aussagen zur intermodalen Verknüpfung der Verkehrsträger und nimmt nur unzureichend Bezug zur Anbindung der Flugverkehrsinfrastruktur.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie bewertet die Bundesregierung die Ergebnisse der Posch-Kommission?
2. Sind die Ergebnisse der Posch-Kommission Arbeitsgrundlage für die Ausarbeitung eines nationalen Luftverkehrskonzepts?
3. Teilt die Bundesregierung die Aussage der Posch-Kommission, dass eine deutliche Reduzierung der Umweltauswirkungen des Luftverkehrs dazu beiträgt, die Akzeptanz der Menschen zu erhöhen?

4. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung der Posch-Kommission, dass für die langfristig geplante Verkehrsinfrastruktur eine Bedarfseinschätzung durch Bund und Länder benötigt wird?

Wenn ja, wie genau soll diese Bedarfsermittlung erfolgen?

Wenn nein, warum nicht?

5. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung der Posch-Kommission, dass eine zwischen Bund und Ländern abgestimmte Marktentwicklungsanalyse und entsprechende Schlussfolgerungen für die nationale Luftverkehrspolitik fehlen?

Wenn ja, wie genau soll diese Marktentwicklungsanalyse erstellt werden?

Wenn nein, warum nicht?

6. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung der Posch-Kommission, dass bisher eine zwischen Bund und Ländern abgestimmte Analyse der volkswirtschaftlichen Funktion des Luftverkehrs für Deutschland und Europa weitgehend fehlt?

Wenn ja, warum sind bisher keine Arbeiten zur Erstellung einer solchen Analyse eingeleitet worden?

Wenn nein, warum nicht?

7. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung der Posch-Kommission, dass eine zwischen Bund und Ländern abgestimmte Analyse und verbindliche Strategie zur Entwicklung des Luftverkehrsstandorts Deutschland und der Luftverkehrsinfrastruktur in Deutschland fehlt?

Wenn ja, wie genau soll diese erstellt werden?

Wenn nein, warum nicht?

8. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung der Posch-Kommission, dass die Zukunftsfähigkeit des Luftverkehrs maßgeblich davon abhängt, ob es gelingt, die klimawirksamen Emissionen weiter zu senken?

9. Unterstützt die Bundesregierung die Empfehlung der Posch-Kommission, dass für die Erstellung eines nationalen Luftverkehrskonzepts die Erarbeitung einer Strategie (Instrumente und Maßnahmenplan) zur Reduzierung der Emissionen notwendig ist?

Wenn ja, welche Instrumente und Maßnahmen sollen vorgeschlagen bzw. untersucht werden?

Wenn nein, warum nicht?

10. Unterstützt die Bundesregierung die Empfehlung der Posch-Kommission, dass für die Erstellung eines nationalen Luftverkehrskonzepts die Stärkung der nationalen und europäischen Luftfahrtforschung (alternative Kraftstoffe/Technologien, verfahrenstechnische Forschung etc.) mit dem Ziel, zu einem emissionsarmen Luftverkehrssystem zu gelangen, notwendig ist?

Wenn ja, was wird die Bundesregierung diesbezüglich unternehmen?

Wenn nein, warum nicht?

11. Unterstützt die Bundesregierung die Empfehlung der Posch-Kommission, einen „Nationalen Entwicklungsplan nachhaltige alternative Flugkraftstoffe“ zu erarbeiten?

Wenn nein, warum nicht?

12. Unterstützt die Bundesregierung die Empfehlung der Posch-Kommission, dass für die Erstellung eines nationalen Luftverkehrskonzepts die verstärkte Optimierung bestehender Technologien und Betriebsabläufe (SES, Airtraffic-Management-Konzepte) notwendig ist?
Wenn ja, was wird die Bundesregierung diesbezüglich unternehmen?
Wenn nein, warum nicht?
13. Unterstützt die Bundesregierung die Empfehlung der Posch-Kommission, am Emissionshandel im Rahmen eines nationalen Luftverkehrskonzepts festzuhalten, begleitet durch die forcierte Einführung eines wirksamen verbindlichen marktwirtschaftlichen Klimaschutzinstruments auf internationaler Ebene?
Wenn nein, warum nicht?
14. Unterstützt die Bundesregierung die Empfehlung der Posch-Kommission, dass im Rahmen eines nationalen Luftverkehrskonzepts eine umfassende Lärminderungsstrategie für den Luftverkehr zu entwickeln ist mit dem Ziel, die Lärmbelastung deutlich zu reduzieren und den Lärmschutz so effektiv wie möglich zu gestalten?
15. Wird eine solche umfassende Lärminderungsstrategie für den Luftverkehr Gegenstand des nationalen Luftverkehrskonzepts sein?
Wenn ja, welches sind die nächsten Schritte bei der Erarbeitung dieser Strategie?
Wenn nein, warum nicht?
16. Teilt die Bundesregierung Empfehlung der Posch-Kommission, dass bei der Entwicklung einer nationalen Luftverkehrsstrategie Ansätze der Internalisierung externer Kosten zu prüfen sind, und dass der Grundsatz der Nutzerfinanzierung auch künftig bei der Weiterentwicklung von Luftverkehrsinfrastruktur handlungsleitend sein sollte?
17. Wie genau soll die im Koalitionsvertrag angekündigte Beteiligung der interessierten Öffentlichkeit an der Erarbeitung eines nationalen Luftverkehrskonzepts aussehen?
18. Beabsichtigt die Bundesregierung – ähnlich wie beim Bundesverkehrswegeplan – ein Konsultationsverfahren für die interessierte Öffentlichkeit zur Grundkonzeption des Luftverkehrskonzepts durchzuführen?
19. Plant die Bundesregierung eine Anhörung der interessierten Öffentlichkeit bzw. anlassbezogene Konsultationsgespräche vor Fertigstellung des nationalen Luftverkehrskonzepts?
Wenn ja, wann sollen diese Konsultationen voraussichtlich stattfinden?
Wenn nicht, warum nicht?
20. Wie lautet der Zeitplan zur Erarbeitung des nationalen Luftverkehrskonzepts?
Wann soll der erste Entwurf vorliegen?
Bis wann soll die Erarbeitung abgeschlossen sein, und welche Zwischenschritte sind eingeplant?
21. Wie gewährleistet die Bundesregierung die Verzahnung der Erstellung des nationalen Luftverkehrskonzepts und des Bundesverkehrswegeplans?
22. Warum ist ein nationales Luftverkehrskonzept nicht integraler Bestandteil des Bundesverkehrswegeplans?

23. Wird die intermodale Anbindung der deutschen internationalen Flughäfen im Rahmen der Neuaufstellung des Bundesverkehrswegeplans vertiefend untersucht?
Wenn ja, wie?
Wenn nein, warum nicht?
24. Wie will die Bundesregierung sicherstellen, dass die Priorisierung der Infrastrukturmaßnahmen des Bundesverkehrswegeplans 2015 dazu beitragen, die intermodale Anbindung der deutschen internationalen Flughäfen zu verbessern?
25. Warum wurde auf die Frage der intermodalen Anbindung von deutschen internationalen Flughäfen in der Grundkonzeption nicht detaillierter eingegangen (vgl. Grundkonzeption für den Bundesverkehrswegeplan 2015 – Langfassung vom 2. April 2014 unter www.bmvi.de)?
26. Warum wurde im Rahmen der Erarbeitung der Grundkonzeption zum Bundesverkehrswegeplan zur Frage der Anbindung der deutschen internationalen Flughäfen keine Bedarfsanalyse und Bewertung vorgenommen?
27. Warum gibt es im Rahmen der Aufstellung des neuen Bundesverkehrswegeplans keine bundesweite Verkehrsprognose für den Luftverkehr?
28. Wie soll die im Koalitionsvertrag verankerte stärkere Rolle des Bundes bei der Planung eines deutschlandweiten Flughafennetzes ohne Vorliegen einer bundesweiten Luftverkehrsprognose wahrgenommen werden?
29. Geht die Bundesregierung davon aus, dass es möglich ist, eine langfristige Strategie für den Luftverkehrssektor zu erarbeiten, ohne Vorliegen einer bundesweiten Verkehrsprognose für den Luftverkehr?
30. Wie plant die Bundesregierung die Ergebnisse aus der „Erstellung der Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen 2030 unter Berücksichtigung des Luftverkehrs“ (Los 3 Bundesverkehrswegeplan) für die Erstellung eines nationalen Luftverkehrskonzepts zu verwenden?
31. Beinhaltet das Los 3 die Erstellung einer bundesweiten Luftverkehrsprognose?
Wenn ja, wann wird diese voraussichtlich vorliegen?
Wenn nein, warum nicht?
32. Wie bewertet die Bundesregierung das Erreichen der einzelnen Ziele aus dem Flughafenkonzept 2009?
33. Wie bewertet die Bundesregierung die Umsetzung der einzelnen Maßnahmen aus dem Flughafenkonzept 2009?
34. Wie bewertet die Bundesregierung die Umsetzung des Flughafenkonzepts 2009 hinsichtlich der beabsichtigten Optimierung des föderalen Flughafensystems?
35. Wie bewertet die Bundesregierung die Umsetzung des Flughafenkonzepts 2009 hinsichtlich der Förderung einer nachhaltigen Entwicklung des nationalen Flughafensystems?
Wie bewertet die Bundesregierung die Umsetzung des Flughafenkonzepts 2009 hinsichtlich der Optimierung von Interaktionen zwischen Bund und Ländern?
36. Teilt die Bundesregierung die Leitlinie aus dem Flughafenkonzept 2009, dass Investitionsmaßnahmen an Verkehrsflughäfen grundsätzlich nicht zu dauerhaften Betriebssubventionen führen dürfen?

37. Welche Maßnahmen plant die Bundesregierung, um auf eine bessere Umsetzung dieser Leitlinie hinzuwirken?
38. Hält die Bundesregierung die neuen Leitlinien der Europäischen Union (EU) für staatliche Beihilfen für Flughäfen und Luftverkehrsgesellschaften bei Flughäfen mit bis zu 700 000 Passagieren in diesem Zusammenhang für ausreichend?
39. Plant die Bundesregierung eine Analyse und Veröffentlichung der Flughäfen, die Betriebsbeihilfen in Anspruch nehmen, die – um mit den EU-Leitlinien kompatibel zu sein – den Weg hin zur vollen Deckung der Betriebskosten bis zum Ende des Übergangszeitraums aufzeichnen müssen?
40. Wann wird die Bundesregierung – wie von den EU-Leitlinien in den §§ 161 bis 163 gefordert – eine umfangreiche Beihilfe-Website erstellt haben, die der interessierten Öffentlichkeit den kompletten Text aller aktuellen Beihilfedokumente zur Verfügung stellt, die beihilfegewährende Behörden und die individuellen Beihilfenehmer identifiziert?
41. Plant die Bundesregierung im Rahmen eines nationalen Luftverkehrskonzepts – so wie es auch für EU-Beihilfeanträge erforderlich ist – Flughäfen zu untersuchen, die im selben Einzugsgebiet liegen, um zu bewerten, ob alle diese Flughäfen am Ende des Übergangszeitraums die volle Deckung der Betriebskosten erreichen?
42. Wie prüft die Bundesregierung mögliche Praktiken europäischer Fluggesellschaften, die Anwendung europäischer Arbeits- und Sozialstandards zu umgehen, etwa durch Anwendung ausländischen Rechts aus Drittstaaten?
Was prüft die Bundesregierung, damit etwaige Umgehungen ausgeschlossen werden können?
Welche inhaltlichen Vorschläge aus dem Gutachten des Sachverständigenrates für Umweltfragen (SRU) „Fluglärm reduzieren – Reformbedarf bei der Planung von Flughäfen und Flugrouten“ sollen in das nationale Luftverkehrskonzept mit einfließen?
43. Welche inhaltlichen Vorschläge aus dem Gutachten im Auftrag des Umweltbundesamtes „Gutachten zur Prüfung von formell- und materiellrechtlichen Vorgehensmöglichkeiten bei der Festlegung von Flugrouten“ sollen in die Ausarbeitung eines nationalen Luftverkehrskonzepts einfließen?

Berlin, den 21. Mai 2014

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

