

**Ministerium
für Wirtschaft und Mittelstand,
Energie und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen**

NRW-Luftverkehrskonzeption 2010

Düsseldorf, im Dezember 2000

<u>I N H A L T S V E R Z E I C H N I S</u>	Seite
1. Vorbemerkung	4
2. Bedeutung des Luftverkehrs für NRW	7
3. Entwicklung des Luftverkehrs in NRW	15
3.1 Bisherige Entwicklung	15
3.2 Künftige Entwicklung	16
4. Ziele der NRW-Luftverkehrspolitik	20
5. Beschlussempfehlung der Enquête-Kommission "Zukunft der Mobilität" zur Verringerung der ökologischen Belastungen durch den Luftverkehr	23
6. Handlungsoptionen zur Erreichung der Ziele der NRW-Luftverkehrspolitik	28
6.1 Weiterentwicklung der NRW-Luftfahrtinfrastruktur	29
6.1.1 Struktur des NRW-Flugplatzsystems	29
6.1.2 Internationale Verkehrsflughäfen	30
6.1.2.1 Flughafen Düsseldorf	30
6.1.2.2 Flughafen Köln/Bonn	34
6.1.2.3 Flughafen Münster/Osnabrück	35
6.1.3 Schienenanbindung der internationalen Verkehrsflughäfen	37
6.1.4 Verlagerung des Kurzstrecken-Luftver- kehrs auf die Schiene	39
6.1.5 Kooperation der internationalen Verkehrs- flughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn	42
6.1.6 Regionale Verkehrsflughäfen und Verkehrslandeplätze	45
6.1.6.1 Flughafen Paderborn/Lippstadt	45
6.1.6.2 Flughafen Dortmund	46
6.1.6.3 Verkehrslandeplatz Mönchen- gladbach	46
6.1.6.4 Flughafen Siegerland	48
6.1.6.5 Flughafen Essen/Mülheim	49
6.1.7 Zivile Nutzung von Militärflugplätzen	50
6.1.7.1 Militärflugplatz Weeze-Laarbruch	50
6.1.7.2 Militärflugplatz Gütersloh	52

6.1.7.3	Militärflugplatz Niederkrüchten- Elmpt (Brüggen)	53
6.1.8	Schwerpunkt-Verkehrslandeplätze für den Geschäftsreiseluftverkehr	54
6.1.9	Flugsicherheit in der Allgemeinen Luftfahrt	56
6.1.10	Privatisierung der Landes-Flugsicherung	59
6.2	Novellierung des Flugplatzrechtes	62
6.3	Berücksichtigung des Umwelt- und Naturschutzes	66
6.3.1	Schutz vor Fluglärm	67
6.3.2	Schutz von Natur und Landschaft	72
7.	Anhang: Umsetzung der NRW-Luftverkehrskonzeption von 1991/1992	74
7.1	Bereits umgesetzte Handlungsoptionen	74
7.2	Nicht oder noch nicht vollständig umgesetzte Handlungsoptionen	90
	<i>Abkürzungsverzeichnis</i>	92
	<i>Strukturdiagramm "Flugplatzsystem in NRW"</i>	
	<i>Skizze "Flughäfen und Verkehrslandeplätze in NRW"</i>	

1. Vorbemerkung

Die Landesregierung hatte im Dezember 1991 eine "Fortschreibung der NRW-Luftverkehrskonzeption" beschlossen und dem Landtag vorgelegt. Nach Anhörung von Sachverständigen und intensiver Beratung hatte der Landtag am 02. Juli 1992 mit großer Mehrheit eine EntschlieÙung zur Fortschreibung der Luftverkehrskonzeption verabschiedet und die Landesregierung aufgefordert, diese Konzeption umzusetzen.

Am 29. September 1992 hat das damalige Ministerium für Stadtentwicklung und Verkehr dem Landtag einen Stufen- und Zeitplan für die Umsetzung der Luftverkehrskonzeption zugeleitet. Ein Jahr später, am 10. November 1993, wurde dem Landtag ein erster Zwischenbericht über die Umsetzung der Luftverkehrskonzeption erstattet. Am 23. Oktober 1996 folgte ein zweiter Zwischenbericht des nunmehr für den Luftverkehr zuständigen Ministeriums für Wirtschaft und Mittelstand, Technologie und Verkehr.

In der Luftverkehrskonzeption von 1991 wurden in insgesamt 53 Handlungsoptionen, davon allein 23 für den Umwelt- und Naturschutz, die Maßnahmenfelder aufgezeigt, in denen die NRW-Luftfahrtinfrastruktur in den 90er Jahren weiterentwickelt werden sollte. Im Anhang wird daher über die 40 Handlungsoptionen berichtet, deren Umsetzung inzwischen im Wesentlichen realisiert ist. 13 nicht oder noch nicht vollständig umgesetzte Handlungsoptionen werden in die Konzeption für das kommende Jahrzehnt übernommen.

Die vorliegende neue Luftverkehrskonzeption geht von folgenden Überlegungen aus:

I.

Der Luftverkehr in NRW ist eine zentrale Säule innerhalb des integrierten Verkehrskonzeptes. Ziel der Luftverkehrspolitik ist es, den Luftverkehr so zu organisieren, dass lange Anfahrten vermieden werden. Dazu gehört auch, dass das NRW-Luftverkehrsaufkommen in NRW abgewickelt wird. Mit ihrem dezentralen Aufbau bietet die Luftverkehrsinfrastruktur in NRW dazu gute Entwicklungsmöglichkeiten. Diese Struktur wird ergänzt durch die weit gehende Zusammenarbeit der Flughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn bei der Entwicklung von Interkont-Verbindungen.

II.

Die Luftverkehrskonzeption wird in ein integriertes Verkehrskonzept des Landes einbezogen, das das Ziel der kurzen und schnellen Zuwegung aufgreift. Dadurch soll insbesondere eine optimierte Anbindung der NRW-Flughäfen an Schiene und Straße sichergestellt werden.

III.

Die berechtigten Interessen der Flughafenanwohner werden weitestgehend berücksichtigt; deshalb sollen die Maßnahmen zum passiven Schutz vor Fluglärm weiter verbessert werden. Dazu gehört auch die Aufforderung des Landes an die Hersteller, weiter mit Hochdruck an der Entwicklung von leisen und energiesparsamen Flugzeugen zu arbeiten, und an die Flughäfen, z.B. über die Einrichtung von bordunabhängiger Energieversorgung und Klimatisierung durch stationäre Anlagen beim Aufenthalt von Flugzeugen die direkten Emissionen auf den Flughäfen zu reduzieren. Der Betrieb von Hilfsgasturbinen an Flughafengebäuden könnte damit entfallen.

IV.

Zum Schutz von Anliegerinteressen gehört auch, dass Städte und Gemeinden aufgefordert werden, bei ihrer Raumplanung die Luftverkehrsplanung des Landes zu berücksichtigen und die Ziele des Landesentwicklungsplanes "Schutz vor dem Fluglärm" zu beachten.

V.

Umwelt- und Naturschutz sind integrale Bestandteile der Luftverkehrskonzeption. Deswegen werden die entsprechenden Empfehlungen der Enquête-Kommission "Zukunft der Mobilität" unterstützt.

Einbindung in die Luftverkehrspolitik des Bundes

Die Verkehrsministerkonferenz des Bundes und der Länder hat am 16./17. April 1998 in Magdeburg ein "10-Punkte-Programm zur Entwicklung der deutschen Flughäfen" beschlossen. Am 03./04. November 1999 hat die Verkehrsministerkonferenz den vom Bund und den Ländern gemeinsam erarbeiteten Bericht "Strategie zur Entwicklung der deutschen Flughäfen" zur Kenntnis genommen und u.a. Folgendes beschlossen:

"Die Bereitstellung ausreichender Flughafenkapazität ist eine maßgebliche Voraussetzung dafür, die Wettbewerbsstellung des auf optimale Verkehrsverbindungen angewiesenen Wirtschaftsstandortes Deutschland für die Zukunft zu sichern. Der Ausbau der Flughafeninfrastruktur in Deutschland muss entsprechend dem prognostizierten Verkehrswachstum erfolgen. Die bereits eingetretenen Kapazitätsengpässe und das in den nächsten 10 bis 15 Jahren zu erwartende Verkehrswachstum erfordern eine zügige Umsetzung der abgestimmten Maßnahmen zur optimalen Gestaltung des Flughafensystems und zur Steigerung der Kapazität.

Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt die Absicht des Bundesministers für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, bereits im Flughafenkonzept und danach in der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplanes ein abgestimmtes Kapazitätserhöhungsprogramm für die deutschen Flughäfen aufzunehmen. Die bisherigen Bemühungen zur besseren Vernetzung der Flughäfen mit anderen Verkehrsträgern, insbesondere mit dem Schienenhochgeschwindigkeitsnetz, sind seitens des Bundes und der Deutschen Bahn AG zu verstärken."

Die Bundesregierung hat im August 2000 ein Flughafenkonzept vorgelegt, welches seitens der Verkehrsministerkonferenz am 27./28.08.2000 begrüßt wurde.

Mit der NRW-Luftverkehrskonzeption 2010 wird sichergestellt, dass die wichtigsten Projekte bei der Weiterentwicklung der NRW-Luftfahrtinfrastruktur auch den Zielsetzungen der Verkehrspolitik des Bundes entsprechen.

2. Bedeutung des Luftverkehrs für NRW

Internationale Verkehrsflughäfen und auch Regionalflughäfen haben eine erhebliche ökonomische Bedeutung sowohl als Standortfaktor als auch als Wirtschaftsfaktor.

Die Bedeutung eines Flughafens als **Standortfaktor**¹ ergibt sich aus

- seiner Funktion als Verkehrsstation,
- seiner Wirkung als Diffusionszentrum für den Strukturwandel, insbesondere als Standortorientierung für innovations- und produktionsorientierte Dienstleistungsunternehmen sowie
- seiner Knotenpunktfunktion für die Außenwirtschaft.

In ihrer Funktion als **Verkehrsstation** sind die NRW-Flughäfen Ausgangs- und Endpunkt für die Reisen von zurzeit rund 25,6 Mio. Fluggästen und die Beförderung von rund 463.000 t Luftfracht im Jahr. Bevölkerung und Wirtschaft in ihrem Einzugsgebiet erhalten durch die Flughäfen Anschluss an den internationalen Luftverkehr und können von dessen spezifischem Leistungsvorteil - Zeiterparnis gegenüber dem bodengebundenen Verkehr - Gebrauch machen. Zum Einzugsgebiet der beiden internationalen Verkehrsflughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn sowie des Regionalflughafens Dortmund gehört insbesondere die größte Bevölkerung- und Industrieagglomeration Europas mit 26 Großstädten und etwa 12 Mio. Einwohnern; dieses ist vergleichbar mit den Einzugsgebieten der Flughafen-systeme in den Metropolen Paris, London oder New York.

Mobilität ist eine Grundvoraussetzung für eine wettbewerbsorientierte Volkswirtschaft. Die wirtschaftlichen Vorteile der Anbindung einer Region an den internationalen Luftverkehr liegen in den positiven Wirkungen für die Nutzer eines Flughafens aus Bevölkerung und Wirtschaft, d.h. bei den Nachfragern nach Verkehrsleistungen. Die hochwertige Mobilität des Luftverkehrs erzeugt bei den externen Nutzern Produktivitäts- und Wachstumseffekte. Für die Reisenden und für die Absender bzw. Empfänger von Fracht ergeben sich aus der Erreichbarkeit mit Luftverkehr Kostensenkungen, Markterweiterungen und Umsatzsteigerungen. Dieser

¹ Vgl. hierzu insbesondere: Baum, Kurte, Schneider und Schröder;
Der volkswirtschaftliche Nutzen des Flughafens Köln/Bonn, Köln 1998

Nutzeneffekt wird unmittelbar einzelwirtschaftlich spürbar. Für die Region schlägt er sich in einer höheren Produktionsleistung und in Mehrbeschäftigung nieder.

Die relativ geringe Reisezeit im Passagierluftverkehr kommt im Unternehmenssektor den Firmen zugute, deren Repräsentanten aufgrund der zunehmenden internationalen Arbeitsteilung und des damit gestiegenen Kommunikationsbedarfs eine Vielzahl an Geschäftsreisen, insbesondere über weite Strecken, vornehmen. Angesichts der Tatsache, dass der Luftverkehr u.a. durch die Kerosinsteuerbefreiung bisher relativ kostengünstig ist, und für Geschäftsreisen (bei Zugrundelegung aller mit der Reise zusammenhängenden Kosten) das kostengünstigste Transportmittel gewählt wird, entstehen bei der Nichtnutzung des Luftverkehrs Kostensteigerungen. Die Kostensteigerungen führen - bei gleich bleibender Reisetätigkeit - zu insgesamt höheren Produktionskosten und somit steigenden Produktpreisen; bei elastischer Nachfrage sinkt die Produktionsmenge.

Auch für Privatreisende hat der Luftverkehr, insbesondere der Flugtouristikverkehr einen direkten Nutzen. Der Luftverkehr ermöglicht den Urlaubern eine schnelle, sichere, bequeme und preiswerte Reise zu den Urlaubsregionen. Abgesehen davon, dass viele Urlaubsziele in anderen Kontinenten unter vertretbarem Zeitaufwand nur mit dem Flugzeug erreicht werden können, ist für die Bevölkerung in NRW die Tatsache von nicht zu unterschätzender Bedeutung, dass die Urlaubsregionen rund um das Mittelmeer mit dem Flugzeug in weniger als einer Tagesreise erreicht werden können, während mit Bodenverkehrsmitteln für die Hin- und Rückreise jeweils mindestens zwei volle Tage benötigt werden. Im Vergleich zu südlichen Bundesländern wird damit für die Arbeitnehmer in NRW ein nicht unerheblicher Standortnachteil ausgeglichen.

Luftfracht eignet sich für Güter mit folgenden Eigenschaften:

- Zeitempfindlichkeit,
- Bruchempfindlichkeit,
- geringes Gewicht/Volumen,
- Hochwertigkeit,
- leichte Verderblichkeit,
- Transportzuverlässigkeit.

Wenn auch der Mengenanteil der Luftfracht am Welthandel noch sehr gering ist, so ist der monetär bewertete Anteil doch beachtenswert. 1995 betrug der Anteil der ausgeführten Luftfracht mit einem Wert von 252,9 Milliarden DM rund 34,8% des gesamten Exports der Bundesrepublik Deutschland in Höhe von 727,7 Milliarden DM. Der Anteil der eingeführten Luftfracht im Wert von 109,2 Milliarden DM belief sich auf 16,6% des gesamten Imports in Höhe von 656,7 Milliarden DM.

Die gesamtwirtschaftliche Bedeutung der Luftfracht zeigt sich insbesondere an folgenden drei Tatbeständen:

- Im überdurchschnittlichen Wachstum der transportierten Mengen im Vergleich zu anderen Verkehrsarten,
- am hohen Anteil der Wachstumsbranchen an den verladenden Unternehmen und
- am hohen Anteil der Luftfracht an den Import- und Exportwerten.

Der Nutzen aus dem Empfang von Luftfracht wird erkennbar über die zusätzlichen Kosten, die anfallen, wenn das Transportmittel gewechselt wird, also statt Luftverkehr Oberflächenverkehr verwendet wird. Unter der Annahme, dass der bisherige Beschaffungsmodus effizient ist, resultiert daraus eine Steigerung der Transportkosten.

Für den Nutzen aus dem Versand von Luftfracht gilt, dass in vielen Fällen der weltweite Absatz hochwertiger und eilbedürftiger Güter im Interkont-Entfernungsbereich nur mit Hilfe des Luftverkehrs realisiert werden kann. Ohne den Luftverkehr könnten die Güter in einem anderen Kontinent nicht verkauft werden, somit entfielen in NRW ein Teil des regionalen Exportvolumens.

Die internationale Arbeitsteilung und die weltweite Wirtschaftsverflechtung schreiten stetig voran. Neue Logistik- und Distributionskonzepte sind entstanden und haben einen entsprechenden Luftfrachtverkehr zur Folge. Für das Land Nordrhein-Westfalen, das mit seinem Exportvolumen an 14. Stelle der Rangliste der "Exportnationen" steht, ist die direkte Einbindung in das weltweite Netz des Luftfrachtverkehrs daher von elementarer ökonomischer Bedeutung.

Die Rhein-Ruhr-Wupper-Region als polyzentrisches Wirtschaftsgebiet, darunter 11 Oberzentren und mehr als 14 weitere große Städte mit mittelzentraler Bedeutung, hat sich in den letzten Jahrzehnten von der Montanindustrie in Richtung auf eine breit angelegte Industrie- und Tertiärwirtschaft mit Ausrichtung auf Dienstleistungen, Handel, Messen, Verbandswesen, Verwaltung, Hochschulen, Forschung und Kongresse entwickelt. Die Ausübung derartiger Tätigkeiten hängt in einem besonderen Maße von einem Verkehrsangebot ab, welches eine schnelle Beförderung von Geschäftsreisenden, hochwertiger Fracht und eilbedürftiger Post garantiert.

Neben seiner Bedeutung für den **Strukturwandel** haben die Flughäfen auch eine wichtige **Knotenpunktfunktion** für die Außenwirtschaft. Befragungen haben ergeben, dass das Vorhandensein eines internationalen Flughafens für die Ansiedlung von 75% der Zweigbetriebe nordamerikanischer Unternehmen und für 80% der japanischen Niederlassungen von großer Bedeutung ist.

Im Hinblick auf die wachsende internationale **Standortkonkurrenz** und den gleichzeitigen Rückgang traditioneller Standortbindungen ist das Land Nordrhein-Westfalen aus ökonomischer Sicht auf eine qualitativ hochwertige Verkehrsausstattung angewiesen. Der Zwang zu einem dauerhaften Ausweichen von Geschäftsreisenden aus oder nach Nordrhein-Westfalen auf die im Interkontverkehr optimal bedienten internationalen Großflughäfen Frankfurt/Main, Zürich, Paris, London, Brüssel und Amsterdam führt durch den erheblichen zusätzlichen Zeitaufwand zu einer Schwächung der Attraktivität des Standortes Nordrhein-Westfalen. Eine Stagnation des Luftverkehrsangebotes auf den NRW-Flughäfen würde sich durch das teilweise Fernbleiben oder durch mittel - und langfristig zu erwartende Abwanderungen von international tätigen Unternehmen sowie wachstumsintensiven Betrieben des gehobenen Dienstleistungssektors negativ auf die Bewältigung des Strukturwandels auswirken.

In diesem Zusammenhang ist auch zu beachten, dass andere große Wirtschaftsregionen die Bedeutung einer optimalen Anbindung an den internationalen, insbesondere interkontinentalen Luftverkehr für ihre Position im internationalen Standortwettbewerb längst erkannt haben und deshalb ihre Luftfahrtinfrastruktur konsequent ausbauen:

- Außerhalb Nordrhein-Westfalens verfügen in Deutschland die Flughäfen Hamburg, Hannover, Leipzig, Berlin-Schönefeld,

Frankfurt/Main, Stuttgart und München über Start- und Landebahnen, die für non stop-Interkontinentalflüge geeignet sind. Im Rahmen der Planung für einen "single-airport" soll der Flughafen Berlin-Schönefeld eine zweite für den Interkontverkehr geeignete Start- und Landebahn erhalten.

- Für den Flughafen Frankfurt/Main, der mit über 400.000 Flugbewegungen/Jahr, mehr als 46 Mio. Fluggästen/Jahr und rund 1,5 Mio. t Luftfracht/Jahr an seiner Kapazitätsgrenze operiert, wird der Bau einer vierten Start- und Landebahn geplant, um die Kapazität nochmals um etwa 50% auf rund 600.000 Flugbewegungen/Jahr zu erhöhen.

- Mit seinen vier Start- und Landebahnen hat der Flughafen Amsterdam-Schiphol inzwischen ein Aufkommen von rund 400.000 Flugbewegungen/Jahr, rund 37 Mio. Fluggästen/Jahr und über 1,2 Mio. t Luftfracht/Jahr erreicht. Strategisches Ziel der Niederlande ist die Weiterentwicklung des Flughafens Amsterdam von einem "airport" mit einem Beitrag von 2% zu einem "mainport" mit einem Beitrag von rund 3% zum Bruttoinlandsprodukt der Niederlande. "Schiphol-Mainport" bedeutet, dass der Interkontflughafen auch zu einem Verknüpfungspunkt mit anderen Verkehrswegen (Autobahnnetz, Schienenhochgeschwindigkeitsnetz und Wasserstraßen) ausgebaut wird; als Flughafen soll Amsterdam-Schiphol der "hub" für global operierende Fluggesellschaften sein. Zu seinem Einzugsgebiet rechnet der Flughafen Amsterdam rund 33 Mio. Einwohner, davon 15 Mio. Einwohner in den Niederlanden, 7 Mio. Einwohner in Belgien und 11 Mio. Einwohner in Deutschland, vorzugsweise in Nordrhein-Westfalen. Im Zuge dieser strategischen Zielsetzung hat die niederländische Regierung Ende des Jahres 1999 entschieden, dass bis zum Jahre 2003 eine fünfte Start- und Landebahn fertig gestellt und damit die Kapazität auf rund 600.000 Flugbewegungen/Jahr und 80 Mio. Fluggäste/Jahr erweitert werden soll. Im Rahmen der langfristigen strategischen Ausrichtung ihrer Verkehrspolitik hat die niederländische Regierung darüber hinaus für den Zeithorizont nach dem Jahre 2010 eine Umweltverträglichkeitsprüfung eingeleitet, in der alternativ ein weiterer Ausbau des Flughafens Amsterdam-Schiphol oder der Bau eines neuen Interkontflughafens auf einer künstlichen Insel in der Nordsee geprüft wird.

- Auch der Flughafen Brüssel verfügt über drei Start- und Landebahnen und hat bereits ein Aufkommen von über 20 Mio. Fluggästen/Jahr und über 600.000 t Luftfracht/Jahr erreicht. Der Flughafen strebt eine "hub"-Funktion für den innereuropäischen Verkehr an und erweitert dementsprechend zielgerecht seine Terminal-Kapazitäten.
- Der Flughafen London-Heathrow verfügt ebenfalls über drei Start- und Landebahnen und ist mit einem Aufkommen von rund 62 Mio. Fluggästen/Jahr und 1,4 Mio. t Luftfracht/Jahr der größte europäische Flughafen; die Terminalkapazität soll für die Abfertigung von rund 80 Mio. Fluggästen/Jahr erweitert werden.
- Auch die Flughäfen Zürich und Kopenhagen, die ebenfalls eine "hub-Funktion" für den Interkontverkehr haben, verfügen jeweils über drei Start- und Landebahnen und planen bei einem Aufkommen von zurzeit 21 Mio. bzw. 17 Mio. Fluggästen/Jahr einen Ausbau ihrer Terminal-Kapazitäten, um ihre Wettbewerbsposition zu festigen.

Im Wettbewerb mit den anderen traditionellen Industrieregionen in Europa ist die konsequente und erfolgreiche Weiterführung des Strukturwandels von existenzieller Bedeutung für Nordrhein-Westfalen. Durch die Globalisierung der industriellen Produktion und die weltweite Liberalisierung der Absatzmärkte wird dieser Wettbewerb aber auch immer härter. Als Instrument der Struktur- und der Standortpolitik sind daher eine Erhöhung der Quantität und eine Verbesserung der Qualität der auf den NRW-Flughäfen angebotenen Flugverbindungen in Form zusätzlicher Frequenzen und neuer Streckenangebote, insbesondere im Interkontbereich, sowohl für das gesamte Land Nordrhein-Westfalen als auch insbesondere für die Region an Rhein, Ruhr und Wupper notwendig.

Die Bedeutung eines Flughafens als **Wirtschaftsfaktor** ergibt sich aus

- seiner Funktion als Investor und
- seiner Funktion als Arbeitgeber.

Allein auf den drei internationalen Verkehrsflughäfen Düsseldorf, Köln/Bonn und Münster/Osnabrück sind im kommenden Jahrzehnt **Investitionen** in einer Größenordnung von insgesamt nahezu

3 Milliarden DM geplant; erfahrungsgemäß wird davon der überwiegende Teil in Form von Dienstleistungs- oder Beschaffungsaufträgen den Unternehmen in der engeren und weiteren Umgebung der jeweiligen Flughäfen zugute kommen. Bei den Auftragnehmern entstehen Produktions-, Beschäftigungs- und Einkommenseffekte.

Auch als **Arbeitgeber** haben die Flughäfen ein beachtliches Gewicht. Denn in dieser Funktion sind nicht nur die eigentlichen Flugplatzunternehmen zu beachten, sondern darüber hinaus auch die bis zu 200 auf dem jeweiligen Flughafengelände ansässigen Unternehmen und Dienststellen. Allein auf den

- drei internationalen Verkehrsflughäfen Düsseldorf, Köln/Bonn und Münster/Osnabrück
- sowie den drei Regionalflugplätzen Paderborn/Lippstadt, Dortmund und Mönchengladbach

waren 1999 insgesamt über 25.000 Arbeitnehmer beschäftigt. Zu diesen auf dem jeweiligen Flughafengelände befindlichen so genannten **direkten** Arbeitsplätzen kommen noch die Arbeitsplätze, die durch die **indirekten** Auswirkungen des Luftverkehrs bzw. des Flughafenbetriebes entstehen. Sie umfassen diejenigen Wirtschaftsaktivitäten von Unternehmen (ohne Fluggesellschaften) außerhalb des Flughafens, die vom Passagierluftverkehr und vom Luftfrachtverkehr ausgelöst werden. Dazu gehören beispielsweise der Flugscheinverkauf in den Reisebüros, die luftverkehrsbedingten Umsätze von Hotels, Restaurants und Freizeiteinrichtungen, die Umsätze der Luftfrachtspeditionen, der Autovermietungen und des bodengebundenen Verkehrs von und zum Flughafen. Darüber hinaus sind als so genannte **induzierte** Auswirkungen die Einkommens- und Beschäftigungszuwächse zu berücksichtigen, die aus Ausgaben resultieren, die ihrerseits Folge direkter und indirekter luftverkehrsbedingter Ausgaben sind. Werden die direkten, indirekten und induzierten Wirkungen summiert, ergibt sich näherungsweise der ökonomische Gesamteffekt eines Flughafens.

Für das Verhältnis der Summe aus indirekten und induzierten Arbeitsplätzen zu den direkten Arbeitsplätzen wurden an einzelnen europäischen Flughäfen so genannte Beschäftigungsmultiplikatoren ermittelt (z.B. Flughafen Hannover 1,5; Flughafen Hamburg 1,7; Flughafen Wien 2,0; Flughafen Frankfurt/Main 2,1; Flughafen

Köln/Bonn 2,3). In ihrem Abschlussbericht weist die Enquête-Kommission "Zukunft der Mobilität" darauf hin, dass eine einheitliche wissenschaftliche Grundlage für die Definition und Ermittlung von Beschäftigungsmultiplikatoren fehlt und Schätzungen davon ausgehen, dass der Beschäftigungsmultiplikator bei 1,6 für jeden direkt Beschäftigten liegt. Werden pauschal Beschäftigungsmultiplikatoren von 1,5 oder 2,0 unterstellt, so kommen zu den insgesamt rund 25.000 Beschäftigten auf den sechs wichtigsten NRW-Flugplätzen noch zusätzlich rund 37.500 bzw. 50.000 Beschäftigte hinzu, die sich aus den indirekten und induzierten Beschäftigungseffekten der Flughäfen ergeben. Der gesamte Beschäftigungseffekt dieser sechs NRW-Flugplätze kann damit auf eine Größenordnung zwischen 62.500 und 75.000 Arbeitsplätzen geschätzt werden.

Werden den rund 25,6 Mio. Fluggästen auf den sechs wichtigsten NRW-Flugplätzen die rund 25.000 dort beschäftigten Arbeitnehmer gegenübergestellt, so wird erneut die bekannte Formel bestätigt:

"1 Millionen Fluggäste/Jahr = 1.000 Arbeitsplätze".

Ein Zuwachs von 15 Mio. Fluggästen/Jahr beim Erreichen des Prognosehorizontes 2010 würde somit einen Zuwachs von rund 15.000 Direktbeschäftigten und zwischen 22.500 und 30.000 Beschäftigten aufgrund der indirekten und induzierten Auswirkungen der Flugplätze ergeben. Die ökonomische Bedeutung der wichtigsten NRW-Flugplätze in ihrer Funktion als **Arbeitgeber** kann somit für den Prognosehorizont 2010 auf einen **Gesamtbeschäftigungseffekt zwischen 100.000 und 120.000 Arbeitsplätzen geschätzt werden.**

3. Entwicklung des Luftverkehrs in NRW

3.1 Bisherige Entwicklung

Auf den nordrhein-westfälischen Flughäfen Düsseldorf, Köln/Bonn, Münster/Osnabrück, Paderborn/Lippstadt und Dortmund wurden im Jahre 1980 insgesamt rd. 9,5 Millionen Passagiere abgefertigt und rd. 89.000 Tonnen Luftfracht umgeschlagen. Bis zum Jahre 1990 war das jährliche Passagieraufkommen auf diesen Flugplätzen um 64% auf rd. 15,6 Millionen gestiegen, der jährliche Frachtumschlag wuchs im gleichen Zeitraum um 147% auf rd. 220.000 Tonnen.

Zur Entlastung des Flughafens Düsseldorf wird seit 1996 auf dem Verkehrslandeplatz Mönchengladbach innerdeutscher und innereuropäischer Linienluftverkehr abgewickelt; unter Einbeziehung der Passagierzahlen dieses Linienluftverkehrs stiegen die jährlichen Passagierzahlen in NRW bis zum Jahre 1999 um weitere 63% auf insgesamt rd. 25,6 Millionen, das jährliche Frachtaufkommen wuchs auf nunmehr rd. 463.000 Tonnen.

Damit wuchs das jährliche Passagieraufkommen im nordrhein-westfälischen Luftverkehr von 1980 bis 1999 um mehr als 160%, das jährliche Frachtaufkommen hat sich im gleichen Zeitraum mehr als verfünffacht.

Gleichzeitig mit den Verkehrszuwächsen vollzog sich eine Schwerpunktverschiebung beim Passagieraufkommen: Wurden 1980 noch 76% des nordrhein-westfälischen Gesamtpassagieraufkommens auf dem Flughafen Düsseldorf und nur rund 3% auf den westfälischen Flugplätzen Münster/Osnabrück, Paderborn/Lippstadt und Dortmund abgewickelt, so erreichten die Flugplätze in Westfalen im Jahre 1999 bereits einen Anteil von fast 14%, der Flughafen Düsseldorf fiel auf einen Anteil von rund 62% des Gesamtaufkommens zurück. Diese Entwicklung zeigt, dass die Luftverkehrsgesellschaften zunehmend bedarfsgerechtes Fluggerät einsetzen und ihr Angebot dort ausbauen, wo die Nachfrage nach Luftverkehrsleistungen entsteht.

Beim Frachtumschlag dominiert allerdings weiterhin der Flughafen Köln/Bonn. Vom gesamten Frachtaufkommen in NRW wurden 1980 in Köln/Bonn rund 57,5%, 1999 sogar 85,3% umgeschlagen. Der Anteil am Frachtumschlag ging im gleichen Zeitraum in Düsseldorf von rund

42,5% auf 13,4% zurück. Der Anteil der westfälischen Flughäfen am Luftfrachtumschlag in NRW ist zurzeit mit 1,3% noch gering.

Im Jahre 1999 hatte der Luftverkehr auf den wichtigsten NRW-Flugplätzen folgenden Umfang erreicht:

Flugplatz	Flugbewegungen (gewerblich und nichtgewerblich) (in Tsd.)	Fluggäste		Luftfracht- umschlag	
		Anzahl (in Mio.)	Anteil	(in Tsd. t)	
Düsseldorf	194,1	15,9	62,1%	62,0	13,4%
Köln/Bonn	151,3	6,0	23,4%	394,9	85,3%
Münster/Osnabrück	58,5	1,6	6,3%	0,7	0,1%
Paderborn/Lippstadt	55,1	1,2	4,7%	-	
Dortmund	45,2	0,7	2,7%	5,4	1,2%
Mönchengladbach	82,5	0,2	0,8%	-	
Insgesamt	586,7	25,6	100,0 %	463,0	100%

3.2 Künftige Entwicklung

Die Steigerungsraten im nordrhein-westfälischen Luftverkehr zeigen, dass die Wachstumsdynamik im Luftverkehr ungebrochen ist.

Im Zuge wachsender Freizeit bei gleichzeitig höherem verfügbarem Einkommen, Abbau von Grenzformalitäten und ständig verbessertem Angebot der Airlines gewinnt das Flugzeug als schnelles und preisgünstiges Verkehrsmittel im Reiseverhalten der Menschen eine immer größere Bedeutung.

Im Zuge der Globalisierung der produzierenden Wirtschaft wächst auch die Notwendigkeit und die Bereitschaft, zeitsensible Güter im weltumspannenden Luftverkehrsnetz per Luftfracht zu befördern. Wettbewerb und Rationalisierung im Luftverkehr bewirken eine ständige Degression der Fracht-Stückkosten.

Das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) und die Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS) haben in enger Kooperation eine Langfristprognose für den Luftverkehr in Deutschland erstellt.² Für die drei internationalen NRW-Flughäfen Düsseldorf, Köln/Bonn und Münster/Osnabrück sowie für die Flugplätze Paderborn/ Lippstadt und Dortmund sind DLR/DFS dabei zu folgenden Ergebnissen gekommen:

**Passagieraufkommen im Linien- und Charterverkehr im Jahre 2010
(Ein- und Aussteiger in Millionen)**

Flughafen Region	Düsseldorf	Köln/Bonn	Münster/ Osnabrück	Paderborn/ Lippstadt	Dortmund	NRW-Flug- häfen-
Inland	5,0	3,2	0,7	0,2	0,7	9,8
Europa	13,8	4,4	1,6	0,9	1,1	21,8
Interkont	2,5	0,4	0,0	0,1	0,0	3,0
Gesamt	21,3	8,0	2,3	1,2	1,8	34,6
Steigerung 1999-2010	+ 5,4 = + 34%	+ 2,0 = + 33%	+ 0,7 = + 44%	+ 0,0 = unv.	+ 1,1 = + 157%	+ 9,2 = + 36%

Die Prognosezahlen gelten für das "engpassbeeinflusste Markt-Szenario", bei dem die Gutachter davon ausgegangen sind, dass die weit vor dem Prognosehorizont 2010 auf den Flughäfen Frankfurt/Main und Düsseldorf auftretenden Kapazitätsengpässe bei den Start- und Landebahnsystemen durch flugbewegungsreduzierende Maßnahmen

- höhere angebotene Sitzplatzkapazitäten
- höhere durchschnittliche Auslastungsgrade
- Substitution von Flügen durch Schnellzüge auf den Strecken von Düsseldorf und Köln sowie Stuttgart nach Frankfurt/Main

sowie durch eine geänderte Flughafenwahl der Flugreisenden in der Touristik (Nachfrageverlagerungen vom Flughafen Düsseldorf zu den NRW-Flughäfen Köln/Bonn, Münster/Osnabrück, Paderborn/Lippstadt und Dortmund) teilweise überwunden werden. Außerdem wurde für den Flughafen Düsseldorf die volle Ausschöpfung der Zweibahnkapazität unterstellt.

² Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS) und Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V. (DLR):
Langfristprognose des Luftverkehrs Deutschland 1995-2010-2015, Kurzfassung vom 14.06.1999

Abweichend von der DLR/DFS-Prognose rechnen

- die Flughafen Düsseldorf GmbH mit rd. 23,7 Mio. Passagieren im Jahre 2010, davon 5,3 Mio. Passagiere im Interkontverkehr,
- die Flughafen Köln/Bonn GmbH mit rd. 13,0 Mio. Passagieren im Jahre 2010,
- die Flughafen Münster/Osnabrück GmbH mit rd. 4,1 Mio. Passagieren im Jahre 2010, davon 0,8 Mio. Passagiere im Interkontverkehr,
- die Flughafen Paderborn/Lippstadt GmbH mit rd. 2,0 Mio. Passagiere im Jahre 2010.
- die Flughafen Dortmund GmbH mit rd. 1,5 Mio. Passagieren im Jahre 2010.

Die überdurchschnittlichen Zuwachsraten in den letzten Jahren und die Istzahlen in 1999

- Flughafen Köln/Bonn : 6,0 Mio. Passagiere
- Flughafen Münster/Osnabrück : 1,6 Mio. Passagiere
- Flughafen Paderborn/Lippstadt : 1,2 Mio. Passagiere

sprechen dafür, dass die DLR/DFS-Prognosewerte wahrscheinlich übertroffen werden.

Würden die Erwartungen der Flughafenunternehmen in Ansatz gebracht, so ergäbe sich für die NRW-Flughäfen im Jahre 2010 ein Gesamtaufkommen von 42,2 Mio. Passagiere. Wird demgegenüber nur eine moderate durchschnittliche Zuwachsrate von 4,5% pro Jahr in Ansatz gebracht, so ist für den

Prognosehorizont 2010 mit über 40 Mio. Passagieren im Jahr

zu rechnen. Dieses bedeutet, dass die NRW-Luftverkehrspolitik vorsorglich von einem Wachstum von rd. 25,6 Mio. Passagieren im Jahre 1999 um 14,4 Mio. Passagiere bzw. um 56% auf rd. 40 Mio. Passagiere im Jahre 2010 ausgehen muss.

Wird bei der Luftfracht nur eine durchschnittliche Zuwachsrate von 6,0% pro Jahr unterstellt, so ist für den Prognosehorizont 2010 mit einem Aufkommen von 870.000 t Luftfracht zu rechnen.

Aus dem künftigen Passagier- und Frachtaufkommen haben DLR/DFS auch eine Prognose der Flugbewegungen abgeleitet:

Flugbewegungen (Starts und Landungen in Tsd.) im Jahre 2010

Flughafen Verkehrsart	Düsseldorf	Köln/Bonn	Münster/ Osnabrück	Paderborn/ Lippstadt	Dortmund	NRW- Flughäfen
Passage	206,2	106,6	39,6	23,0	56,0	431,4
Fracht und Post	2,3	50,5	1,0	0,0	0,0	53,8
Sonstige	8,8	39,5	37,1	49,0	22,0	156,4
Gesamt	217,3	196,6	77,7	72,0	78,0	641,6
Steigerung 1999-2010	+ 23,2 = + 11,9%	+ 45,3 = + 30%	+ 19,2 = + 32,8%	+ 16,9 = + 30,7%	+ 32,8 = + 72,6%	+ 137,4 = + 27,3%

Die Prognosezahlen gelten wiederum für das "engpassbeeinflusste Markt-Szenario". Im Hinblick auf die möglicherweise etwas zu niedrige DLR-Prognose für das NRW-Passagieraufkommen kann bei einzelnen Flughäfen eher mit einer etwas höheren Zahl bei den Flugbewegungen im Passagierverkehr gerechnet werden.

4. Ziele der NRW-Luftverkehrspolitik

Im Rahmen der zunehmenden internationalen politischen, wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und kulturellen Verflechtung kommt der Mobilität mit dem Verkehrsmittel Flugzeug aufgrund seiner spezifischen Eigenschaften - schnelle und sichere Beförderung von Menschen und Gütern über weltweite Entfernungsdistanzen - eine zunehmende Bedeutung zu. Die verkehrsgeografisch zentrale Lage des Landes NRW in einem Europa, zu dem nicht nur die Mitgliedstaaten der Europäischen Union, sondern auch die des europäischen Wirtschaftsraumes und die eigenständigen Staaten Osteuropas gehören, die starke Abhängigkeit der Wirtschaft und der Arbeitsplätze vom Export seiner Güter und Dienstleistungen, das Urlaubs- und Erholungsbedürfnis seiner weltoffenen Bevölkerung sowie seine internationale kulturelle und wissenschaftliche Ausstrahlung erfordern zwingend eine Integration dieses Landes in das weltweite Netz des Luftverkehrs. Der Wirtschaftsstandort NRW, der Kulturstandort NRW, der Wissenschaftsstandort NRW und nicht zuletzt der Sportstandort NRW wären ohne Luftverkehr Standorte minderer Qualität; im Wettbewerb der Regionen in der Europäischen Union und im weltweiten Wettbewerb der Wirtschaftszentren hätte NRW ohne Anbindung an den internationalen Luftverkehr keine Chance.

Einem Standort ohne konkurrenzfähige Anbindung an den Weltluftverkehr fehlt die Zukunftsorientierung, denn die Weltwirtschaft und damit auch die Wirtschaft des Landes Nordrhein-Westfalen werden weiter durch Globalisierung und Arbeitsteilung geprägt werden. Der wachsende Luftverkehr trägt in NRW zu Wirtschaftswachstum und zu Wohlstand bei. Ein Standortvorteil besteht jedoch nur dann, wenn sich die NRW-Wirtschaft auf weltweite und kostengünstige Luftverkehrsverbindungen verlassen kann. Der starke internationale Wettbewerb erfordert deshalb einen kontinuierlichen und nachfragegerechten Ausbau dieses Standortvorteils.

Die Ziele der NRW-Luftverkehrspolitik wurden schon in der "Fortbeschreibung der NRW-Luftverkehrskonzeption" von 1991 klar definiert und gelten auch für das kommende Jahrzehnt unverändert:

1. Es ist der Bedarf von Wirtschaft und Bevölkerung nach nationalen, europäischen und interkontinentalen Flugverbindungen zu decken;

2. dafür ist eine technisch und wirtschaftlich leistungsfähige sowie die Sicherheit des Flugbetriebes voll gewährleistende Luftfahrtinfrastruktur bereitzustellen, die in ein integriertes Gesamtverkehrskonzept einzuordnen ist;
3. Umwelt- und Naturschutz sind integrative Bestandteile der Luftverkehrspolitik.

Um diese Ziele zu erreichen, bedarf es starker Anstrengungen sowohl von Seiten der Träger der Luftverkehrspolitik als auch von den Funktionsträgern des Luftverkehrs, d.h. von den Fluggesellschaften, den Flughäfen und der Flugsicherung.

Die Luftfahrtinfrastruktur gehört als Teil der gesamten Verkehrsinfrastruktur zur öffentlichen Daseinsvorsorge. Diese gesellschaftliche Bedeutung befreit diesen Infrastrukturbereich jedoch nicht davon, dass er grundsätzlich seine Kosten selber tragen sollte. Bei der Luftfahrtinfrastruktur fördert das Land grundsätzlich nur Maßnahmen, die zur Erhöhung der Flugsicherheit sowie zur Bewahrung der Belange des Umwelt- und Naturschutzes dienen.

Der spezifische Leistungsvorteil des Luftverkehrs, der Zeitgewinn gegenüber dem Bodenverkehr wächst mit der Entfernung zwischen Quell- und Zielort. Daraus ergibt sich eine höhere Wertigkeit des Langstreckenverkehrs gegenüber dem Mittelstreckenverkehr sowie insbesondere des Lang- und Mittelstreckenverkehrs gegenüber dem Kurzstreckenverkehr.

In der Luftverkehrspolitik ist stets zu beachten, dass der Luftverkehr in der Regel kein Verkehrssystem ist, das eigenständig voll funktionsfähig ist. Vielmehr ist der Luftverkehr ein Modul in der Transportkette, an deren Anfang und an deren Ende Transporte auf dem Boden erfolgen. Die Zu- und Abbringung der Fluggäste sowie der Vor- und Nachlauf der Luftfracht erfordern stets eine Integration in die Systeme des Bodenverkehrs, insbesondere des öffentlichen Nahverkehrs, des Schienenfernverkehrs sowie des kommunalen, regionalen und überregionalen Straßenverkehrs. Die Leistungsfähigkeit des Luftverkehrssystems hängt daher ganz wesentlich von der nahtlosen Verknüpfung der Flughäfen mit den Netzen des Schienen- und des Straßenverkehrs ab; dem Ausbau dieser Schnittstellen kommt somit eine hohe Bedeutung in der Luftverkehrspolitik zu.

Sowohl unter dem Aspekt der Optimierung des Gesamtverkehrssystems als auch im Hinblick auf die grundsätzlich im Verkehrswesen angestrebte Energieeinsparung kommt der Verknüpfung von Schienenfernverkehr und Luftverkehr eine herausgehobene Bedeutung zu. Beide Verkehrsträger werden nicht als Alternativen gesehen, sondern als sich ergänzende Komponenten des Verkehrssystems, welches dem Reisenden bzw. dem Frachtversender durch intermodale Nutzung der Verkehrsmittel auch eine individuelle Optimierung der Reise bzw. des Frachttransportes ermöglicht. Wenn im Schienenfernverkehr eine gleichwertige Alternative zum Luftverkehr angeboten wird, so gebührt der Schienenverbindung der Vorrang.

5. Beschlussempfehlungen der Enquête-Kommission des Landtags "Zukunft der Mobilität" zur Verringerung der ökologischen Belastungen durch den Luftverkehr

Mit Beschluss des Landtags Nordrhein-Westfalen vom 12.09.1996 wurde eine Enquête-Kommission "Zukunft der Mobilität" einberufen und damit beauftragt, ein langfristig tragfähiges Konzept für die zukünftige Gestaltung der Mobilität zu entwerfen und dies in einem Bericht zur Zukunft der Mobilität in Nordrhein-Westfalen dem Landtag vorzulegen. Über die bereits vorliegenden Erkenntnisse hinaus sollten die zu erwartenden Verkehrsprobleme identifiziert und deren weitere Entwicklung abgeschätzt werden.

Aufbauend auf der Analyse der Problemursachen sollten dann geeignete Maßnahmen und Instrumente empfohlen bzw. entwickelt werden, mit deren Hilfe - unter der Maßgabe der Umwelt-, Wirtschafts- und Sozialverträglichkeit - eine zukunftsfähige Mobilität in Nordrhein-Westfalen gesichert werden kann. Der Abschlussbericht der Enquête-Kommission wurde vom Landtag in seiner 145. Sitzung am 14.04.2000 eingehend erörtert.

Die Enquête-Kommission hat sich unter dem Leitgedanken "Luftverkehr in Nordrhein-Westfalen - Wirtschaftliche Chancen nutzen - ökologische Belastungen reduzieren" umfassend mit der Weiterentwicklung des Luftverkehrs auseinandergesetzt und hat dazu Handlungsempfehlungen entwickelt, auf die ausdrücklich verwiesen wird.³

Diese Vorschläge der Enquête-Kommission werden in der vorliegenden Luftverkehrskonzeption aufgegriffen.

Zu den ökologischen Belastungen des Luftverkehrs führt die Enquête-Kommission folgendes aus:

"Nach derzeitigem Wissensstand trägt der Luftverkehr heute etwa zu einem Anteil von 4% am anthropogenen Schadstoffausstoß bei. Nach international diskutierten Szenarien (IPCC) wird dieser Anteil bei trendmäßiger Entwicklung des Luftverkehrs bis 2050 in einem mittleren Szenario auf etwa 6 bis 8% ansteigen. In der Vergangenheit gab es technische Verbesserungen der Flugzeuge,

³ Abschlussbericht der Enquête-Kommission "Zukunft der Mobilität" vom 2. April 2000: Die Zukunft der Mobilität in Nordrhein-Westfalen. Landtagsdrucksache 12/4839

die zu einer Reduktion der CO₂-Belastung pro Flugkilometer geführt haben; trotzdem ist durch den stark gewachsenen Luftverkehrsmarkt die Gesamtbelastung gestiegen. Diese Entwicklung wird sich auch in der Zukunft fortsetzen - trotz der absehbaren technischen Innovationen. Das CO₂-Minderungsziel der Bundesregierung (25-prozentige Reduktion bis 2005) wurde für die Gesamtemissionen festgelegt. Für den Bereich Luftverkehr ist dieses Ziel nicht zu erreichen. Aus diesem Grund muss eine Kompensation über andere Reduktionsmaßnahmen erfolgen. Die Landesregierung muss sich dieser Verantwortung stellen und ein Gesamtkonzept zur Einhaltung der Klimaschutzziele zur öffentlichen Diskussion vorlegen.

Auf EU-Ebene sollte sich Nordrhein-Westfalen gemeinsam mit den anderen Bundesländern und der Bundesregierung für eine Einführung der Kerosinsteuer bzw. -abgabe einsetzen.

Durch die Einführung von emissionsabhängigen Landegebühren sind positive Effekte auf die Entwicklung und Beschaffung emissionsarmer Flugzeuge zu erwarten. Die Kommission betont, dass dies einen wesentlichen Beitrag zur Akzeptanzsteigerung der Flughafenstandorte seitens der Anwohnerinnen und Anwohner darstellen könnte. Die Landesregierung sollte in diesem Sinne Initiativen ergreifen.

Eine unmittelbare Handlungskompetenz hat die Landespolitik im Hinblick auf die Schadstoff- und CO₂-Emissionen nicht. Die Reduzierung der spezifischen Emissionen des Luftverkehrs wird auf weltweiter Ebene angegangen. Die Vergangenheit hat erhebliche Erfolge gebracht. In örtlicher Perspektive haben Immissionsmessungen (z.B. auch in Düsseldorf) ergeben, dass die Schadstoffkonzentration an Flughäfen in der Regel geringer sind als in städtischen Gebieten. Die Immissionen sind denen des Kfz-Verkehrs vergleichbar. Die technischen Entwicklungen zur Schadstoff- und Verbrauchsreduktion des Fluggerätes sollten weitergeführt werden. In der Umgebung der Flughäfen sollte die ständige Immissionsüberwachung fortgesetzt werden.

Demgegenüber ist die Landesverkehrspolitik in der Verringerung des Fluglärms in besonderem Maße gefordert. Die Triebwerk- und Flugzeughersteller haben in der Vergangenheit bedeutende Fortschritte erzielt und den Lärmpegel von Flugzeugen deutlich gesenkt. Die physikalische Lärmbelastung hat in den letzten 20

Jahren abgenommen. Dennoch ist der Fluglärm in Nordrhein-Westfalen nach wie vor eine starke Belastung. Die Ursache dafür liegt in der Zunahme des Luftverkehrs, z.T. mit vermehrten nächtlichen Starts und Landungen. Auch das Heranwachsen der Besiedlung an die Flughäfen hat das Problem verschärft. Schließlich ist von Bedeutung, dass das Lärmproblem eine starke psychologische Komponente aufweist. Denn neben Gewöhnungseffekten treten Sensibilisierungseffekte auf, die bewirken, dass Klagen- und Schutzanforderungen zunehmen. Vor diesem Hintergrund ist es notwendig, die Kenntnisse über die Zusammenhänge zwischen Lärm und Gesundheit zu verbessern.

Das im Dezember 1997 eingeführte Konzept der Lärmkontingentierung am Flughafen Düsseldorf ist vom Oberverwaltungsgericht Nordrhein-Westfalen mit Beschluss vom 17.05.1999 für rechtswidrig erklärt worden. Seit dem 1. November 1999, also mit Geltung des Winterflugplans, dürfen nur noch 91.000 statt wie vorher 102.000 Starts und Landungen in Düsseldorf erfolgen. Das Oberverwaltungsgericht folgte damit der Auffassung von Flughafenwohnern, dass die Belastung der Bevölkerung durch den Flugbetrieb, insbesondere durch Fluglärm, nicht zutreffend eingeschätzt worden sei. Inzwischen hat das Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Technologie und Verkehr in Nordrhein-Westfalen Anfang November 1999 eine Übergangslösung mit 105.000 Flugbewegungen mit Sofortvollzug genehmigt.

Ansatzpunkte zur Verringerung des Fluglärms sind vor allem im technischen, organisatorischen und planerischen Bereich zu sehen:

- Die Ausmusterung älteren, lauten Fluggeräts (Kapitel 2-Gerät) hat in der Vergangenheit die Lärmbelastung entscheidend verringert. An den Flughäfen Nordrhein-Westfalens haben derartige Flugzeugmuster nur noch einen geringen Anteil. Das verbleibende Potenzial für Lärminderung durch die restliche Ausmusterung ist daher nur noch gering. Bei steigenden Flugbetriebszahlen wird mittelfristig die messbare Fluglärmbelastung zunehmen;
- für die Zukunft wird die Lärmzertifizierung der ICAO weitere Reduktionspotenziale erschließen. Die internationalen Normvorgaben werden zur Durchsetzung neuer Technologien beitragen. Das Land sollte sich für die Einführung eines neuen Kapitels 4 einsetzen;

- aufgrund verbesserter Navigationsmittel und leiserer Flugzeuge sollten die bisherigen An- und Abflugrouten überarbeitet werden, um eine lärmminimale Streckenführung zu ermöglichen. Die flugbetrieblichen Möglichkeiten der Lärmreduktion sollten weiter ausgeschöpft und kontinuierlich verbessert werden;
- Nachtflüge sollten davon abhängig gemacht werden, dass lärmarmes Fluggerät eingesetzt wird. Die technischen Perspektiven bieten dazu weitere Spielräume. Dies könnte durch eine stärkere Gebührenstaffelung nach Lärmintensität unterstützt werden.
- Das Fluglärmgesetz wird derzeit novelliert. Dabei sollte ein klarer Rahmen für die Entscheidungskompetenzen der Landes- und Kommunalebene geschaffen werden.

Außerdem sollten die folgenden Punkte berücksichtigt werden:

- die Festlegung von Grenzwerten für Tag und Nacht, die entsprechend den technologischen Fortschritten anzupassen sind,
- die Verpflichtung zur Bestimmung der Umweltbelastungskapazität eines Flughafens,
- die frühzeitige Planungsbeteiligung der Betroffenen sowie
- die verbesserte Kompetenz der Fluglärnkommision nach Luftverkehrsgesetz.

Aufgenommen werden sollten zudem die Aufstellung eines Maßnahmenkataloges bei Nichteinhaltung der festgesetzten Grenzwerte. Das Ziel der europäischen Kommission, einheitliche Lärmgrößen und deren Randbedingungen festzulegen, sowie Messergebnisse und Lärmimmissionspläne vergleichbar zu machen, sollte nach Ansicht der Enquête-Kommission unterstützt werden. Nur bei einer europäischen Angleichung der Lärmstandards kann ein Dumping auf Kosten der Anwohnerinnen und Anwohner vermieden werden.

Durch eine bessere Koordination der Regionalplanung sollten künftig Raumnutzungskonflikte vermindert werden. Die Anliegergemeinden von Flughäfen sind in der Vergangenheit mit ihren Neubauwohngebieten immer näher an die Flughäfen herangerückt, wozu u.a. günstige Grundstückspreise beigetragen haben. Die Regional

planung muss eine Ausweisung von Bauland in Flughafennähe weitestgehend verhindern, um so dazu beizutragen, dass eine abnehmende Lärmbelastung an den Flughäfen nicht durch das Nachrücken der Wohnbevölkerung wieder eingeholt wird."

Die Enquête-Kommission hat zwischen emissionsabhängigen und lärmabhängigen Landegebühren alternative Wahlmöglichkeiten aufgezeigt, da beide Formen positive Effekte bewirken können.

Der Landtag von Nordrhein-Westfalen hat in seinem Beschluss "Nationales Klimaschutzprogramm aufgreifen - umfassendes Klimaschutzprogramm für NRW erarbeiten" vom November dieses Jahres gegenüber der Landesregierung die Erwartung geäußert, dass bis Mitte 2001 der Beitrag von Nordrhein-Westfalen für die Reduzierung der Klimabelastung erarbeitet wird und das dabei auch konkrete Qualitäts- und Handlungsziele incl. Maßnahmenbündel aufgezeigt werden.

Dabei wird die Landesregierung auch die Möglichkeiten zur Reduzierung der Belastungen durch den Flugverkehr aufbauend auf dem Klimaschutzprogramm der Bundesregierung prüfen und aufzeigen.

Da die Verringerung des Fluglärms das vordringliche Problem darstellt, verfolgt die Landesregierung eine Präferenzpolitik zugunsten lärmarmen Verkehrsflugzeuge durch Einräumung von Vorteilen bei den Nachtflugbeschränkungen und den Landeentgelten. Da lärmarme Triebwerke moderner Technologie gleichzeitig auch erheblich weniger Treibstoff verbrauchen als die lauten Flugzeugtriebwerken, handelt es sich gleichzeitig auch um eine Präferenzpolitik zugunsten verbrauchsarmer und damit emissionsgünstiger Flugzeuge.

Die Landeentgelte werden in der Regel im jährlichen Turnus von den Flughafenunternehmen geändert; bei der Genehmigung dieser Änderungen wird stets darauf geachtet, dass die Entgeltspanne zugunsten umweltverträglicher Flugzeuge immer weiter geöffnet wird.

6. Handlungsoptionen zur Erreichung der Ziele der NRW-Luftverkehrspolitik

Das Land Nordrhein-Westfalen hat zwar keine Gesetzgebungskompetenz auf dem Gebiet der Luftfahrt - diese liegt ausschließlich beim Bund - wohl aber eine Finanzierungs- und Verwaltungskompetenz. Im Rahmen seiner Finanzierungs- und Verwaltungskompetenz ist das Land zusammen mit den Kommunen insbesondere verantwortlich für die Vorhaltung der Luftfahrtinfrastruktur. Im Rahmen seiner Verwaltungskompetenz ist das Landesverkehrsministerium in Auftragsverwaltung für den Bund u.a. Genehmigungs- und Aufsichtsbehörde für die Flugplätze. Mit Ausnahme der drei internationalen Verkehrsflughäfen Düsseldorf, Köln/Bonn und Münster/Osnabrück ist diese Verwaltungskompetenz auf die beiden Bezirksregierungen Düsseldorf und Münster delegiert. Die Wahrnehmung der Doppelfunktion von Finanzierungs- und Verwaltungskompetenz für die Flugplätze bedeutet, dass permanent im Zielkonflikt zwischen den Erfordernissen des Luftverkehrs und den Belangen des Umwelt- und Naturschutzes abzuwägen und zu entscheiden ist. Bei der Umsetzung der Handlungsoptionen für die einzelnen Flugplätze in NRW sollte grundsätzlich der für den Umweltschutz geringst mögliche Eingriff gewählt werden. Landesregierung und Landtag tragen die Gesamtverantwortung für eine sowohl leistungsfähige als auch umweltverträgliche Luftfahrtinfrastruktur in Nordrhein-Westfalen.

Zur Erreichung der Ziele der NRW-Luftverkehrspolitik werden nachfolgend keine Maßnahmen genannt, weil die Landesregierung nur in den wenigsten Fällen selbst Träger dieser Maßnahmen wäre. Es werden vielmehr Handlungsoptionen aufgezeigt, die von den dafür zuständigen Trägern des Luftverkehrs ergriffen werden können bzw. sollten. Soweit die Umsetzung einzelner Handlungsoptionen in die Zuständigkeit und Verantwortung Dritter, z.B. Flugplatzhalter, Luftfahrtunternehmen, Flugsicherungsorganisationen, Luftfahrtbehörden, Bundesregierung, internationale Organisationen u.a. fällt, hat die Luftverkehrskonzeption für deren Entscheidung selbstverständlich nur empfehlenden, aber keinen verbindlichen Charakter. Insoweit stehen die Handlungsoptionen unter dem Vorbehalt noch vorzunehmender Abwägungen der unterschiedlichen Belange und ihrer rechtlichen Realisierbarkeit.

6.1 Weiterentwicklung der NRW-Luftfahrtinfrastruktur

6.1.1 Struktur des NRW-Flugplatzsystems

In NRW gibt es insgesamt 124 Flugplätze, die zivil genutzt werden. Gegliedert nach luftrechtlichen und funktionalen Kriterien hat dieses Flugplatzsystem zurzeit folgende Struktur:

3 Internationale Verkehrsflughäfen: Düsseldorf, Köln/Bonn und
Münster/Osnabrück;

5 Regionale Verkehrsflughäfen und Verkehrslandeplätze:

Paderborn/Lippstadt, Dortmund, Mönchengladbach, Siegerland und
Essen/Mülheim;

2 Militärflugplätze mit ziviler Mit- oder Nachfolgenutzung:

Gütersloh und Weeze-Laarbruch;

10 Schwerpunkt-Verkehrslandeplätze für den Geschäftsreiseluftverkehr:

Aachen-Merzbrück, Arnsberg, Bonn-Hangelar, Bielefeld-Windelsbleiche, Dinslaken-Schwarze Heide, Meschede-Schüren, Marl-Loemühle, Münster-Telgte, Porta Westfalica und Stadtlohn-Weningfeld;

6 Verkehrs- und 23 Sonderlandeplätze für die Allgemeine Luftfahrt

2 Schwerpunktflugplätze für den Segelflug: Oerlinghausen
Dahlemer Binz

32 Segelfluggelände

41 Hubschrauber-Landeplätze

Hinzu kommen mehr als 100 Hubschrauber-Notdienstgelände für Krankenhäuser.

Diese Infrastruktur in Nordrhein-Westfalen ist, was das Angebot an Flugplätzen angeht, beispielhaft in Europa. Die Gesamtqualität der Flugplätze in NRW ist nämlich mehr als die Summe der Angebote der einzelnen Flugplätze. Jeder Flugplatz hat seine ganz besonderen Angebotsqualitäten, die vom interkontinentalen Linien- und Charterverkehr über den weltweiten Luftfrachtverkehr bis hin zum europaweiten Geschäftsreiseluftverkehr reichen. Erst die Summe macht die Stärke des NRW-Luftverkehrsangebotes aus.

6.1.2 Internationale Verkehrsflughäfen Düsseldorf, Köln/Bonn und Münster/Osnabrück

6.1.2.1 Internationaler Verkehrsflughafen Düsseldorf

Aufgrund seiner verkehrsgeografischen Lage hat der Flughafen Düsseldorf eine Scharnier-Funktion zwischen der Rheinschiene und dem Ruhrgebiet. Dieser Lagegunst entsprechend werden rund zwei Drittel des gesamten NRW-Fluggastaufkommens über den Flughafen Düsseldorf bedient. Für seine bedarfsgerechte Weiterentwicklung müssen mehrere Probleme überwunden werden.

Problem: Nutzungsbeschränkung für das Start- und Landebahnsystem

In dem 1983/85 erlassenen Planfeststellungsbeschluss für die parallele Start- und Landebahn ist zwecks angemessener Berücksichtigung des Schutzes vor Fluglärm eine Nutzungsgrenze für das Parallelbahnsystem festgelegt worden. Danach dürfen innerhalb der sechs verkehrsreichsten Monate eines Jahres auf dem Parallelbahnsystem maximal 91.000 Flugbewegungen, davon 71.000 Bewegungen im gewerblichen Luftverkehr mit Flugzeugen über 5,7 t Höchstgewicht durchgeführt werden. Zwecks Überwindung dieser Nutzungsbeschränkung hatte die Flughafen Düsseldorf GmbH (FDG) im Dezember 1992 die Genehmigung für eine Änderung dieser Betriebsbeschränkung beantragt. Ziel dieser Änderung sollte eine Anhebung der im Planfeststellungsbeschluss festgesetzten Begrenzungen für die Zahl der Flugbewegungen und für die Zahl der Slots bei der Flugplankoordination sein; als Rahmenbedingungen sollten dabei die Einhaltung der so genannten Einbahnkapazität sowie ein maximales Lärmkontingent, welches sich aus der Lärmbelastung des Jahres 1991 ableitete, beachtet werden. Nach Anhörung der Flughafenanwohner und Anliegergemeinden und nach Abwägung aller in Frage kommenden Belange hatte das Ministerium für

Wirtschaft und Mittelstand, Technologie und Verkehr im Dezember 1997 eine neue Betriebsgenehmigung erteilt; unter Beachtung eines am Fluglärm von 1991 orientierten Lärmkontingentes wurde eine stufenweise Erhöhung der Zahl der Flugbewegungen bis zur vollen Ausschöpfung der Einbahnkapazität im Hinblick auf die im Voraus zu koordinierenden Slots genehmigt; jede dieser Stufen war davon abhängig, dass die Lärmbelastung bestimmte Grenzwerte nicht überschritt.

Gegen diese neue Betriebsgenehmigung wurden insgesamt acht Anfechtungsklagen erhoben. Das Oberverwaltungsgericht in Münster hat im Mai 1999 in den entsprechenden Eilverfahren zu Gunsten der Kläger entschieden und die "aufschiebende Wirkung" ihrer Anfechtungsklagen mit Wirkung ab 01.11.1999 wieder hergestellt. Das Oberverwaltungsgericht vertrat in dieser Entscheidung die Auffassung, dass die Genehmigungsbehörde die Lärmvorbelastung der Anwohner nicht zutreffend bewertet und deshalb zu Gunsten der Flughafen Düsseldorf GmbH entschieden habe. Diese Betriebsgenehmigung ist inzwischen durch die Genehmigung vom 21.09.2000 zur vollen Ausschöpfung der Einbahnkapazität ersetzt worden und damit gegenstandslos.

NRW hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) gebeten, dafür Sorge zu tragen, dass bei der bereits laufenden Novellierung der EU-Slotverordnung (EWG Nr. 95/93) die Flugzeuggröße als zusätzliches Prioritätskriterium berücksichtigt wird. Gegebenenfalls hätten dann große, im Mittel- und Langstreckenverkehr eingesetzte Flugzeuge bei der Slot-Zuteilung Vorrang vor kleinen, im Kurzstreckenverkehr eingesetzten Flugzeugen. Die EU-Kommission hat jedoch bisher noch keinen Entwurf für eine Änderung der Slot-Verordnung vorgelegt.

Handlungsoption 01n : Einsatz größerer Flugzeuge

Umsetzung:

- Degressive Gestaltung der von der FDG erhobenen Lande- und Abfertigungsentgelte bei zunehmendem Flugzeuggewicht,
- Einführung der Flugzeuggröße bzw. des Flugzeuggewichtes als zusätzliches Prioritätskriterium bei der Slotzuteilung gemäß Artikel 8 EU-SlotVO.

Problem: Unzureichende Länge der Hauptstart- und Landebahn

Die 3.000 m lange Hauptstart- und -landebahn auf dem Flughafen Düsseldorf reicht für Starts zu non stop-Interkontflügen zu den im Standortwettbewerb besonders wichtigen Flugzielen in Fernost (Japan, Korea, Hongkong, Singapur u.a.) nicht aus. Bei bestimmten Wetterlagen in Düsseldorf sind Nutzlasteinschränkungen erforderlich, die die Wirtschaftlichkeit solcher Fluglinien in Frage stellen können. Für eine kostendeckende Auslastung der Interkont-Fluglinien ist außerdem die Einrichtung zusätzlicher in-nereuropäischer Zubringer-Fluglinien ("feeder-services") erforderlich, was wiederum eine Erhöhung der Start- und Landebahnkapazität bedingt.

Die Lösung dieser Fragen ist im Zusammenhang mit dem sog. Angerland-Vergleich, der am 13. Mai 1965 zwischen dem damaligen Ministerium für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr als Beklagtem, der beigeladenen Flughafen Düsseldorf GmbH als Antragstellerin, der Stadt Düsseldorf sowie den Gemeinden des Amtes Angerland geschlossen wurde. Gegenstand dieses Vergleiches waren u.a. die Zusage der FDG, dass sie die damals erst in der Planung befindliche Parallelbahn (Nordbahn) "nur in den Zeiten der Betriebsunterbrechung der Hauptstartbahn und sonst in den Zeiten des Spitzenverkehrs über Tage" betreiben werde. Außerdem enthält der Vergleich einen Verzicht der FDG "auf eine Erweiterung der Grenzen des Flughafens sowie auf eine Erweiterung des Startbahnsystems" über die im Generalausbauplan vom 31. März 1965 dargestellte Planung hinaus.

Einen Antrag zur Planfeststellung der Verlängerung der Hauptstart- und -landebahn auf eine Gesamtlänge von 3.600 m hat die Flughafen Düsseldorf GmbH bereits am 4. September 1998 gestellt. Dieser Antrag bezieht sich auf die

- Verlängerung der Hauptstart- und -landebahn (Südbahn) auf 3.600 m Gesamtlänge,
- Verlängerung der Parallelbahn (Nordbahn) auf 3.000 m Gesamtlänge durch Umwidmung zurzeit nicht nutzbarer, aber vorhandener Flugbetriebsflächen,
- Optimierung des Rollbahnsystems,
- Erweiterung von Flugbetriebsflächen.

Die Kündigung des so genannten Angerland-Vergleiches durch die FDG ist bereits am 28. August 1998 erfolgt.

Die Durchführung des laufenden Planfeststellungsverfahrens gem. §§ 8 ff LuftVG erfolgt mit integrierter Umweltverträglichkeitsprüfung. Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens ist u.a. die Prüfung der Notwendigkeit des beantragten Vorhabens und die Prüfung von Alternativen. In diesem Zusammenhang ist auch in Betracht zu ziehen, dass für weite non stop-Interkontinentalflüge die 3.800 m lange Start- und Landebahn des Flughafens Köln/Bonn zur Verfügung steht.

Eine positive Entscheidung in diesem Verfahren setzt u.a. voraus, dass das Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen eine Feststellungsklage abweist, die die Stadt Ratingen als Rechtsnachfolgerin von vier der sechs Angerland-Gemeinden mit dem Ziel eingereicht hat, um die Unwirksamkeit der Kündigung des Angerland-Vergleiches feststellen zu lassen.

Außerdem müsste das Oberverwaltungsgericht der von der Flughafen Düsseldorf GmbH erhobenen Widerklage stattgeben, mit welcher beantragt worden ist, festzustellen, dass der Angerland-Vergleich von Anfang an nichtig gewesen sei und im Übrigen zwischenzeitlich seine Wirksamkeit verloren habe.

Wenn die Flughafen Düsseldorf GmbH einen Antrag auf Genehmigung der vollen Nutzung des Zweibahnsystems stellt, so wird das MWMEV als zuständige Luftfahrtbehörde hierüber nach Recht und Gesetz entscheiden. Ebenso wird der vorliegende Antrag auf Genehmigung zur Verlängerung der Start- und Landebahn auf 3.600 m nach der bestehenden Gesetzeslage entschieden. Voraussetzung ist auch im Fall der vollen Nutzung des Zweibahnsystems eine Entscheidung des Oberverwaltungsgerichtes über die Feststellungsklage der Stadt Ratingen wegen des Angerland-Vergleiches.

6.1.2.2 Internationaler Verkehrsflughafen Köln/Bonn

Der Flughafen Köln/Bonn verfügt durch den Neubau eines weiteren Terminals und den im Bau befindlichen Schienenanschluss über genügend Kapazitäten, im Einzugsbereich der Rheinschiene, Südwest-NRW, nördliches Rheinland-Pfalz und im Bereich Euregio bedarfsgerecht kontinentale und interkontinentale Linien- und Charterverkehre anzubieten.

Mit drei Start- und Landebahnen besitzt der Flughafen Köln/Bonn ein leistungsfähiges Start- und Landebahnsystem, welches noch erhebliche Kapazitätsreserven aufweist. Mit einer Länge von 3.800 m ist die Hauptstart- und -landebahn ohne jede Einschränkung für die Durchführung von non stop-Interkontflügen zu allen Flugzielen in der Welt voll geeignet.

Problem: Unzureichende Kapazitäten für die Luftfracht

Mit einem Frachtumschlag von zurzeit rund 400.000 t/Jahr hat der Flughafen Köln/Bonn eine Schwerpunktfunction für den Luftfrachtverkehr in NRW und ist Europa-hub für die weltweit operierenden Integrator UPS und DHL. Hinzu kommen die Nurfrachtflüge, welche die Lufthansa Cargo AG im Rahmen ihres weltweiten Angebotes über den Flughafen Köln/Bonn führt. Der überdurchschnittlich wachsende Luftfrachtumschlag auf dem Flughafen Köln/Bonn erfordert auch in Zukunft eine entsprechende Anpassung seiner Abfertigungskapazitäten.

Handlungsoption 02n : Bedarfsgerechte Erweiterungen der Kapazität für die Frachtabfertigung einschließlich der zugehörigen Vorfelder

Umsetzung:

- Antrag der Flughafen Köln/Bonn GmbH auf Planfeststellung neuer Vorfelder südlich der Querwindbahn und der dazu notwendigen Verkehrsflächen,
- Durchführung von Planfeststellungsverfahren nach §§ 8 ff LuftVG einschließlich der Umweltverträglichkeitsprüfungen und - falls notwendig - einer FFH-Verträglichkeitsprüfung.

Die Verkehrsflughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn nehmen als Verkehrseinrichtungen zwar Aufgaben der öffentlichen Daseinsvorsorge wahr. Die Erfüllung dieser Aufgaben setzt aber nicht zwingend voraus, dass die Flughäfen von Unternehmen betrieben werden, die sich im Eigentum der öffentlichen Hand befinden. Der Flugverkehrsmarkt ist ein ausgeprägter Wachstumsmarkt mit regionalen und überregionalen Konkurrenzbeziehungen. Die Flughäfen können und müssen deshalb ihre Aufgaben innerhalb der Rahmenbedingungen, die ihnen durch die luftverkehrsrechtlichen Genehmigungen vorgegeben werden, auch als Einrichtungen der öffentlichen Daseinsvorsorge nach marktorientierten Grundsätzen erfüllen.

Mit der Privatisierung der öffentlichen Unternehmen verbindet sich die Erwartung, dass Marktorientierung und Wirtschaftlichkeit der Flughäfen noch weiter gestärkt werden können. Zugleich kann der Erlös einer Privatisierung der Landeskasse zugute kommen. Diese Zielsetzungen sind auch das Motiv für bereits erfolgte oder noch geplante Privatisierungen von Flughafenunternehmen in Deutschland und in vielen europäischen Ländern.

Handlungsoption 03n: Privatisierung des Landesanteils an der Flughafen Köln/Bonn GmbH

Umsetzung:

Abstimmung des Privatisierungsvorhabens mit den Gesellschaftern der Flughafen Köln/Bonn GmbH (Bund, Städte Köln und Bonn, Rhein-Sieg-Kreis und Rheinisch-Bergischer Kreis).

6.1.2.3 Internationaler Verkehrsflughafen Münster/Osnabrück

Mit einer Start- und Landebahn von 2.170 m Gesamtlänge sowie dem 1995 in Betrieb genommenen neuen Fluggast-Terminal ist der Flughafen Münster/Osnabrück inzwischen ein voll funktionsfähiger Mittelstreckenflughafen, von dem aus alle Ziele in Europa non stop angeflogen werden können.

Problem: Unzureichende Länge der Start- und Landebahn

Die Start- und Landebahn reicht nicht für Starts zu Interkontinentalflügen. Im internationalen Standortwettbewerb hat die Region Westfalen damit einen Wettbewerbsnachteil.

Handlungsoption 04n: Verlängerung der Start- und Landebahn auf eine Gesamtlänge von 3.600 m

Umsetzung:

- Antrag der Flughafen Münster/Osnabrück GmbH (FMO) auf Planfeststellung der Verlängerung der Start- und Landebahn (vorläufiger Antrag vom 02.10.1994, vollständiger Antrag vom 16.02.1998);
- Abschluss des laufenden Gebietsentwicklungsplan-Änderungsverfahrens;
- Abschluss des laufenden Planfeststellungsverfahrens gem. §§ 8 ff LuftVG einschließlich der Umweltverträglichkeitsprüfung und der FFH-Verträglichkeitsprüfung.

Problem: Unzureichende Kapazität der Passagierabfertigung

Wegen des überdurchschnittlichen Wachstums des Fluggastaufkommens ist die Kapazität des neuen Passagier-Terminals bereits heute in den Spitzenstunden erschöpft.

Handlungsoption 05n : Erhöhung der Passagier-Abfertigungskapazität

Umsetzung:

Erweiterung des Passagier-Terminals einschließlich des Vorfeldes in zwei Baustufen auf eine Endkapazität von 5 Mio. Passagieren/Jahr.

Problem: Mittelfristig ist auch eine Erschöpfung der Vorfeldkapazität zu erwarten. Daraus ergibt sich die

Handlungsoption 06n : Erweiterung der Vorfeldkapazität

Umsetzung:

- Antrag der FMO auf Planfeststellung/Plangenehmigung der neuen Vorfelder,
- Durchführung von Planfeststellungs- bzw. Plangenehmigungsverfahren nach §§ 8 ff LuftVG einschließlich der Umweltverträglichkeitsprüfungen.

Problem: Anbindung an das Straßennetz

Der Flughafen Münster/Osnabrück ist zurzeit nur über eine Stichstraße an das Straßennetz angeschlossen. Zwecks Verbesserung der Straßenanbindung und wegen der beabsichtigten Verlängerung der Start- und Landebahn plant der Kreis Steinfurt die Verlegung der Kreisstraße K 9 über die ehemalige Trasse des Dortmund-Ems-Kanals mit Anbindung an die Bundesstraße B 475, welche die Autobahn A 1 an der Anschlussstelle Ladbergen kreuzt. Das straßenrechtliche Planfeststellungsverfahren ist bestandskräftig abgeschlossen. Damit wird zwar die Anbindung des Flughafens Münster/Osnabrück an das regionale Straßennetz wesentlich verbessert, ein unmittelbarer Anschluss an die in zwei km Entfernung am Flughafen vorbeiführende Autobahn A 1 jedoch noch nicht realisiert.

Handlungsoption 07n: Direkter Autobahnanschluss

Umsetzung:

- Planerische Sicherung der Zubringertrasse,
- Planerische Sicherung der Anschlussstelle beim sechsspürigen Ausbau dieses Teilstückes der A 1.

6.1.3 Schienenanbindung der internationalen Verkehrsflughäfen

Im Hinblick auf das verkehrspolitische Ziel einer Optimierung des Gesamtverkehrssystems ist auch der Luftverkehr in ein Gesamtverkehrskonzept zu integrieren. Dabei kommt der Vernetzung von Schienen- und Luftverkehr eine besonders hohe Bedeutung zu;

beide Verkehrsträger werden nicht als Alternativen gesehen, sondern als sich ergänzende Komponenten des Gesamtverkehrssystems, wobei der Verkehrsträger Schiene soweit wie möglich bisherigen Kurzstreckenluftverkehr abwickeln soll. Eine weitere Vernetzungsmöglichkeit - insbesondere für die Flughäfen Düsseldorf, Dortmund und Köln/Bonn - ergibt sich aus dem Einsatz der Magnetschwebetechnik. Diese Möglichkeiten des Metrorapid werden im Rahmen einer Machbarkeitsstudie näher untersucht.

Problem: Unzureichende bzw. fehlende Verknüpfung der Flughäfen Düsseldorf bzw. Köln/Bonn mit dem Schienenfernverkehr

Der Flughafen Düsseldorf ist sowohl an das Fernbahnnetz als auch an das S-Bahn-Netz der Deutschen Bahn AG angeschlossen; die Verbindung zwischen dem Fernbahnhof und dem Terminal ist noch unzureichend. Der Flughafen Köln/Bonn ist bisher noch nicht an den Schienenverkehr angeschlossen.

Handlungsoption 8n: Fertigstellung des Kabinenbahnsystems am Flughafen Düsseldorf

Umsetzung:

- Fertigstellung der bereits im Bau befindlichen Kabinenbahn ("people mover") zwischen Check-in-Terminal am Fernbahnhof Düsseldorf-Flughafen und dem Passagier-Terminal bis zum Frühjahr 2002.

Handlungsoption 9n: Anschluss des Flughafens Köln/Bonn an das S-Bahn-Netz und an den Schienenfernverkehr

Umsetzung:

- Fertigstellung des bereits im Bau befindlichen Bahnhofes "Köln/Bonn-Flughafen" unterhalb des neuen Passagier-Terminals,
- Fertigstellung der bereits im Bau befindlichen Hochgeschwindigkeitsstrecke Köln-Rhein/Main,
- Fertigstellung des bereits im Bau befindlichen 15 km langen "Flughafenbogens" für den Schienenverkehr,

- Integration des Flughafens Köln/Bonn in das Regionalverkehrsnetz der Deutschen Bahn AG,
- Einbeziehung des Flughafens Köln/Bonn in das IC/ICE-Netz der Deutschen Bahn AG,
- Einrichtung eines Frachtschienenanschlusses und Einbeziehung in den schnellen und beschleunigten Frachtschienenverkehr,
- Weiterführung der von Köln über den Flughafenbogen zum Flughafen-Terminal verlaufenden S-Bahn-Linie bis nach Bonn-Oberkassel.

Problem: Fehlende Schienenanbindung des Flughafens Münster/Osnabrück

Bei 1,6 Mio. Fluggästen im Jahr 1999 stellt sich die Frage eines Schienenanschlusses des Flughafens Münster/Osnabrück aus ökonomischen Gründen vorläufig noch nicht. Gleichwohl sollte diese Möglichkeit im Hinblick auf das schnelle Wachstum des Fluggastverkehrs und die Funktion des Flughafens Münster/Osnabrück als dritter internationaler und langstreckentauglicher Verkehrsflughafen des Landes NRW für die Zukunft offen gehalten werden.

Handlungsoption 10n: Vorsorge für einen langfristig möglichen Schienenanschluss des Flughafens Münster/Osnabrück

Umsetzung:

- Gutachtlich gestützte Entwicklung von Alternativen für einen direkten Schienenanschluss,
- Planerische Sicherung der optimalen Trasse für einen möglichen Schienenanschluss.

6.1.4 Verlagerung des Kurzstrecken-Luftverkehrs auf die Schiene

Das Land setzt sich für einen weiteren Ausbau der Hochgeschwindigkeitsstrecken der Bahn ein, damit Kurzstreckenflüge verstärkt durch Schienenverkehr ersetzt werden kann.

Typisches Merkmal des Kurzstrecken-Luftverkehrs ist die Möglichkeit, eintägige Geschäftsreisen (morgens Hinflug, abends Rückflug) mit ausreichender Verweilzeit am Zielort durchführen zu können. Bei eigenständigen Flügen stellt der Schienenfernverkehr immer dann eine gleichwertige Alternative zum Kurzstreckenluftverkehr dar, wenn ebenfalls die Möglichkeit besteht, eintägige Reisen ohne nennenswerten Verlust an Verweilzeit am Zielort durchzuführen. Bei Zubringerflügen zu internationalen Drehkreuzflughäfen ("hubs") ist eine Gleichwertigkeit des Schienenverkehrs dann gegeben, wenn die Bahnreise nicht länger als die Flugreise dauert und ein unmittelbarer Übergang vom Zug auf das Flugzeug auf dem Drehkreuzflughafen möglich ist.

Mit der vorhandenen IC/ICE-Anbindung des Flughafens Düsseldorf und der künftigen Anbindung des Flughafens Köln/Bonn, der bereits vorhandenen IC/ICE-Anbindung des Flughafens Frankfurt/Main und der Anbindung des Flughafens Amsterdam an den Schienenfernverkehr liegen künftig vier große internationale Verkehrsflughäfen an einer Hochgeschwindigkeitsstrecke. Für eine Verlagerung des Kurzstrecken-Luftverkehrs auf die Schiene werden damit neue Perspektiven eröffnet.

Problem: Fehlende Gleichwertigkeit des Schienenverkehrs

Eine Analyse relevanter Kurzstrecken-Flugverbindungen

Düsseldorf-Amsterdam
 Düsseldorf-Frankfurt/Main
 Köln/Bonn-Frankfurt/Main
 Köln/Bonn-Stuttgart,

in die auch noch die Kurzstrecken-Flugverbindung

Düsseldorf-Brüssel

einbezogen worden ist, hat gezeigt, dass es sich überwiegend um Zubringer-Flüge zu Interkontflügen handelt, auf die die Fluggesellschaften aus Wettbewerbsgründen zumindest zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht verzichten wollen. Hinzu kommt, dass die Akzeptanz von Bahnanreisen zu Interkontflügen so lange stark eingeschränkt ist, wie das Problem einer durchgehenden Abfertigung des Fluggepäcks vom Beginn der Bahnanreise bis zum Ende der Interkontflugreise und umgekehrt bisher noch nicht befriedigend gelöst ist.

Grundsätzlich ist in diesem Zusammenhang auch zu beachten, dass es für eine dirigistische Verlagerung des Kurzstrecken-Luftverkehrs auf die Schiene keine rechtliche Handhabe gibt. Es handelt sich dabei vielmehr um freiwillige Entscheidungen der Marktteilnehmer, d.h. der Reisenden als Nachfrager sowie der Fluggesellschaften und der Bahn als Anbieter.

Handlungsoptionen 11n: Reduzierung der Kurzstreckenflüge

Düsseldorf-Amsterdam

Düsseldorf-Brüssel

Düsseldorf-Frankfurt/Main

Köln/Bonn-Frankfurt/Main

Köln/Bonn-Stuttgart

durch die Fluggesellschaften (Eurowings, Sabena, Lufthansa) und damit Verlagerung der Passagierströme auf die Schiene, sobald die Flughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn in das Hochgeschwindigkeitsnetz der Bahn integriert sind.

Umsetzung:

Schaffung marktkonformer Anreize zur Benutzung des Schienenfernverkehrs, u.a. durch

- Fertigstellung des Flughafen-Fernbahnhofes Düsseldorf und Köln/Bonn sowie der relevanten Hochgeschwindigkeitsstrecke,
- Betriebsabsprachen zwischen den Fluggesellschaften und den Bahnen über die durchgehende Beförderung des Reisegepäcks,
- Hochfrequente Bedienung der Flughafen-Fernbahnhöfe im IC/ICE-Verkehr,
- Reduzierung des Angebotes der Fluggesellschaften auf den o.g. Kurzstrecken.

6.1.5 Kooperation der internationalen Verkehrsflughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn

Für die beiden nur gut 50 km voneinander entfernt liegenden und damit aus der Perspektive des Luftverkehrs eng benachbarten Großflughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn ist seitens der Landesregierung seit vielen Jahren ein organisatorischer Verbund angestrebt worden. Als Handlungsfelder für eine solche Kooperation kommen im Bereich der Leistungserstellung insbesondere die Materialbeschaffung, die Schulung des Personals, die Bodenverkehrsdienste und die Datenverarbeitung in Betracht. Im Bereich der Leistungsverwertung käme es darauf an, konkurrierende Verhaltensweisen der beiden Flughafenunternehmen zu vermeiden, die schwerpunktmäßig zu bedienenden Marktsegmente abzustimmen und die Akquisitionsmaßnahmen im internationalen Luftverkehrsmarkt entsprechend zu koordinieren.

Die insbesondere in den 90er Jahren intensivierten Bemühungen der Landesregierung, eine Kooperation der Flughafen Düsseldorf GmbH und der Flughafen Köln/Bonn GmbH im Rahmen einer Flughafen-Holding zu erreichen, haben letztlich wegen der Standortkonkurrenz der Städte Düsseldorf und Köln zu keinem Erfolg geführt. Die vier Hauptgesellschafter der beiden Flughafenunternehmen (Städte Düsseldorf und Köln, Bund und Land NRW) haben stattdessen im Mai 1994 eine Kooperationsvereinbarung unterzeichnet und auf deren Grundlage einen Kooperationsausschuss eingerichtet. In diesem Gremium werden insbesondere die Investitionsplanungen abgestimmt und Einzelprojekte für eine Zusammenarbeit beim Betrieb beider Flughafenunternehmen beraten.

Dem Vorschlag der Landesregierung, für die beiden Flughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn ein "förmliches Flughafensystem" im Sinne der EU-Verordnung Nr. 2408/92 einzurichten, haben die beiden Flughafenunternehmen wegen fehlender gesetzlicher Regelungen für die Verkehrsaufteilung nicht zugestimmt.

Inzwischen haben sich einige Rahmenbedingungen für die Entwicklung des Luftverkehrsmarktes geändert:

- Eine Reihe anderer deutscher Flughafenunternehmen hat untereinander Verträge über eine Zusammenarbeit in den Geschäftsfeldern der Leistungserstellung geschlossen, in denen dieses zweckmäßig erscheint und die Flughafenunternehmen keine Konkurrenten sind.

- Im Zuge der Privatisierung staatlicher und kommunaler Eigentumsanteile an den Flughafenunternehmen beteiligen sich die Unternehmer der großen hub-Flughäfen (British Airport Authority, Amsterdam Airport Schiphol, Aeroport de Paris, Flughafen Wien AG, Flughafen Frankfurt/Main AG) an anderen, in der Regel kleineren Flughafenunternehmen. Die Flughafen Frankfurt/Main AG hat sich u.a. bereits mit 20% an der Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH beteiligt und bewirbt sich um Beteiligungen an der Flughafen Berlin-Brandenburg Holding GmbH. Über diese Beteiligungen kann im Einzelfall auch auf die Investitions- und damit auf die Angebotspolitik der einzelnen Flughafenunternehmen Einfluss genommen werden. Die Flughäfen Frankfurt/Main und Amsterdam haben eine Zusammenarbeit vereinbart u.a. mit dem Ziel, sich gemeinsam an möglichst vielen Flughäfen zu beteiligen.
- Der wesentlich verschärfte Wettbewerb im zum Teil weltweit liberalisierten Luftverkehrsmarkt hat u.a. zur Konsequenz, dass die großen Fluggesellschaften ihr Streckennetz nach dem "hub and spoke-System" (Drehkreuze) gestalten und sich mit anderen global tätigen Fluggesellschaften zu Allianzen zusammenschließen. Die Star Alliance (Lufthansa, SAS, United Airlines, Air Canada, Austrian Airlines, Varig, Thai Airways, Ansett Australia, Air New Zealand, Singapore Airlines und ANA) verbindet zurzeit über 600 Zielorte in mehr als 100 Ländern, wobei den großen "hubs" Frankfurt/Main, Kopenhagen, Washington, Toronto, Chicago, St. Francisco, Rio de Janeiro, Bangkok und Tokio die Verteilerfunktion für die übrigen Flughäfen zukommt. Weitere Allianzen sind "One World" (British Airways, American Airlines und fünf weitere Fluggesellschaften), "Wings" (KLM, Northwest Airlines u.a.) sowie "Qualiflyer" unter Führung der Swissair. Da die Allianzen der Fluggesellschaften auf ihren jeweiligen hub-Flughäfen Marktanteile bis zu 70% erreichen, haben sie gegenüber den Flughafenunternehmen eine starke Machtposition, die sie mit ihrem flughafenspezifischen Streckenangebot und einem Allianz-internen Slot-Handel unabhängig von den Zielvorstellungen der Flughafenunternehmen nutzen können.
- Auch wenn alle Möglichkeiten für eine Kapazitätserhöhung des Flughafens Düsseldorf realisiert sein sollten, ist dessen Kapazitätserschöpfung mittelfristig absehbar. Schon heute liegt die Slot-Nachfrage um 20 bis 30% über der Einbahnkapazität.

Angesichts dieser Entwicklungen erscheint es zweckmäßig, die Zusammenarbeit der Flughafen Düsseldorf GmbH und der Flughafen Köln/Bonn GmbH im Bereich der Leistungserstellung zu intensivieren.

Mit der Realisierung der Schienenanbindung des Flughafens Köln/Bonn im Zuge des Baues der neuen Fernverkehrsverbindung Rhein/Main-Rhein/Ruhr und des bereits fertig gestellten Bahnanbindung des Flughafens Düsseldorf werden kurzfristig ganze neue Möglichkeiten der Kooperation der beiden Flughäfen geschaffen. Die Landesregierung erwartet, dass diese Chancen genutzt werden und wird entsprechende Gespräche der Partner an den Flughäfen aktiv begleiten.

Handlungsoption 12n: Intensivierung der Zusammenarbeit der Flughäfen Düsseldorf GmbH und der Flughafen Köln/Bonn GmbH auf vertraglicher Grundlage

Umsetzung:

Modifizierung des bestehenden Kooperationsvertrages dahingehend, dass es sich nicht mehr vorrangig um eine Kooperation der Flughafengesellschafter handelt, sondern um eine Kooperation der beiden Flughafenunternehmen.

Wenn bisher alle landesseitigen Bemühungen um eine engere Zusammenarbeit der beiden Flughafenunternehmen im Bereich der Leistungsverwertung, d.h. um ein gemeinsames Marketing und eine abgestimmte Akquisition bei den Fluggesellschaften weitestgehend erfolglos geblieben sind, so hat dies seine Ursache im Wettbewerb der Flughafenunternehmen und insbesondere im Standortwettbewerb der kommunalen Flughafenträger. Wenn auch dieser Wettbewerb einerseits durchaus positiv zu bewerten ist, weil er die Wettbewerber jeweils zu Höchstleistungen anspornt, so darf andererseits nicht übersehen werden, dass sich das Land Nordrhein-Westfalen als Region auch in einem weltweiten Standortwettbewerb befindet, der durch die Globalisierung der industriellen Produktion und die Liberalisierung der Märkte immer härter wird. Zu den wesentlichen Instrumenten der Angebotspolitik der Regionen gehört die Bereitstellung einer für den Interkontinentalverkehr geeigneten Luftfahrtinfrastruktur und deren Bedienung im Interkontinental-Linienverkehr.

Die Region Nordrhein-Westfalen, die in der internationalen Export-Rangliste an 14. Stelle steht, in der jeder vierte Arbeitsplatz vom Außenhandel abhängig ist und die die Größe der Niederlande hat, hat ein eigenständiges Aufkommen für Interkont-Linienverkehr. Es kann nicht im Interesse von NRW sein, wenn dieses Aufkommen über die außerhalb des Landes gelegenen "hubs" abgeflogen wird und die damit verbundenen direkten und indirekten Arbeitsplatzeffekte diesen konkurrierenden Regionen zugute kommen.

Handlungsoption 13n: Stärkung der Wettbewerbsposition der internationalen Verkehrsflughäfen des Landes NRW im Marktsegment Interkont-Luftverkehr

Umsetzung:

Akquisition neuer Interkont-Fluglinien durch die Flughafenunternehmen und bei Bedarf Koordinierung der Akquisitionsmaßnahmen auf politischer Ebene unter Leitung des NRW-Verkehrsministers und Beteiligung der Flughafengeschafter.

6.1.6 Regionale Verkehrsflughäfen und Verkehrslandeplätze

6.1.6.1 Flughafen Paderborn/Lippstadt

Neben dem internationalen Verkehrsflughafen Münster/Osnabrück obliegt dem Regionalflughafen Paderborn/Lippstadt die luftverkehrliche Erschließung des westfälischen Landesteils. Mit einem Aufkommen von 1,2 Mio. Fluggästen im Jahr 1999 hat der Flughafen Paderborn/Lippstadt in den 90er Jahren ein ebenso rasantes Wachstum erlebt wie der Flughafen Münster/Osnabrück. Mehr und mehr wird das Flugtouristikaufkommen aus der Region Südostwestfalen auch über den Flughafen Paderborn/Lippstadt abgeflogen.

Problem: Unzureichende Länge der Start- und Landebahn

Mit 2.180 m Länge ist die Start- und Landebahn für Starts zu weiten Mittelstreckenzielen (Kanarische Inseln) bei voller Nutzlast nicht ausreichend.

Handlungsoption 14n: Verlängerung der Start- und Landebahn des Flughafens Paderborn/Lippstadt auf 2.500 m Gesamtlänge

Umsetzung:

- Antrag der Flughafen Paderborn/Lippstadt GmbH auf Planfeststellung/Plangenehmigung der Start- und Landebahnverlängerung,
- Durchführung eines Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsverfahrens gem. §§ 8 ff LuftVG.

6.1.6.2 Flughafen Dortmund

Als Station für den innereuropäischen Fluglinienverkehr kommt dem Regionalflughafen Dortmund eine erhebliche standort- und insbesondere strukturpolitische Bedeutung für das gesamte östliche Ruhrgebiet zu. Rund 677.000 Fluggäste im Jahre 1999, davon der ganz überwiegende Teil im Fluglinienverkehr, belegen diese Aufgabenstellung.

Das bisher bestehende Problem einer unzureichenden Länge der Start- und Landebahn und eines unzureichenden Passagierterminals ist durch die Verlängerung der Start- und Landebahn auf 2.000 m und den Bau eines neuen Passagierterminals behoben.

Die Anbindung des Flughafens Dortmund an eine Metrorapid-Strecke wird im Rahmen einer Machbarkeitsstudie geprüft. Alternativ käme eine S-Bahn-Verbindung zum Hauptbahnhof Dortmund in Betracht.

6.1.6.3 Verkehrslandeplatz Mönchengladbach

Der nur rund 30 km vom Flughafen Düsseldorf entfernt liegende und über die Autobahn A 44 schnell erreichbare Verkehrslandeplatz Mönchengladbach hat die Aufgabe, den Flughafen Düsseldorf vom Geschäftsreiseluftverkehr mit kleinen Geschäftsreiseflugzeugen sowie von Teilen des Regionalluftverkehrs zu entlasten. Nach der Genehmigung des Instrumentenflugbetriebes, Einrichtung einer Kontrollzone und einer Flugverkehrskontrollstelle sowie nach Installation von Instrumentenlandesystemen wird der Verkehrslandeplatz Mönchengladbach dieser Aufgabenstellung hinsichtlich des

Segmentes Geschäftsreiseluftverkehr zunehmend gerecht. Eine Verlagerung von Teilen des Regionalluftverkehrs vom Flughafen Düsseldorf zum Verkehrslandeplatz Mönchengladbach ist bisher jedoch nicht gelungen; allerdings verfügen weder die Flughafen Düsseldorf GmbH noch die Genehmigungsbehörden über entsprechende rechtliche Instrumente. Soweit auf dem Verkehrslandeplatz Mönchengladbach gegenwärtig Regionalluftverkehr durchgeführt wird, handelt es sich um Neuverkehr.

Problem: Unzureichende Länge der Start- und Landebahn

Die 1.200 m lange Start- und Landebahn ist für einen uneingeschränkten Einsatz einiger dort bereits verkehrender und anderer im Regionalluftverkehr eingesetzter Flugzeugtypen zu kurz. Die Folge sind Nutzlastbeschränkungen für bestimmte Flugziele (z.B. München, Berlin, Barcelona) und dementsprechend mangelnde Wirtschaftlichkeit dieser Flugverbindungen; ein erster Lösungsansatz ergäbe sich aus der

Handlungsoption 15n: Verlängerung der Start- und Landebahn des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach auf 1.440 m Gesamtlänge durch Umwidmung und Mitbenutzung der jeweils vor Kopf liegenden 120 m langen Stopbahnen

Umsetzung:

- Anzeige der Flughafen Mönchengladbach GmbH für die geplante Start- und Landebahnverlängerung;
- luftrechtliche Prüfung durch die zuständige Luftfahrtbehörde.

Ein weiterer Ausbau der Infrastruktur des Verkehrslandeplatzes Mönchengladbach wird aufgrund der Lagebeziehung zum Verkehrsflughafen Düsseldorf und insbesondere der An- und Abflugrouten zueinander nicht favorisiert.

Eine weitere Verkehrszunahme entweder in Düsseldorf oder in Mönchengladbach würde durch die flugsicherungstechnisch notwendige Prioritätenregelung zugunsten des Flugbetriebes am Verkehrsflughafen Düsseldorf zwangsläufig zu einer Engpasssituation bei IFR-gestützten An- und Abflügen in Mönchengladbach führen, die einem planbaren, pünktlichen Verkehr zuwider liefe.

6.1.6.4 Flughafen Siegerland

Der Flughafen Siegerland ist ein regionaler Schwerpunkt für den Geschäftsreiseluftverkehr. Nach Verlängerung der Start- und Landebahn auf eine Gesamtlänge von 1.620 m, Installation eines Instrumentenlandesystems und Einrichtung eines Luftraums "F" kann der Flughafen Siegerland nunmehr witterungsunabhängiger von den Geschäftsreiseflugzeugen angefliegen werden; auch Regionalluftverkehr ist nunmehr grundsätzlich möglich. Aufgrund seiner Höhenlage (600 m über NN) und einer witterungsbedingten Ausfallquote von über 30% im Sichtflugverkehr kommt diesen beiden Ausbaumaßnahmen eine erhebliche Bedeutung für die Leistungs- und Funktionsfähigkeit dieses Flughafens zu.

Problem: Nur temporäre Aktivierung eines Luftraumes "F"

Ein Luftraum "F" wird immer nur dann aktiviert, wenn ein entsprechender Bedarf an Instrumentenan- und -abflügen vorliegt. Wegen der Lagekonstellation im Luftraum ist dabei eine ständige Abstimmung mit dem Sichtflugbetrieb auf dem benachbarten Landeplatz Breitscheid (Hessen) erforderlich. Sollte der Geschäftsreiseluftverkehr mittelfristig erheblich zunehmen, könnte die Einrichtung einer Kontrollzone und einer Flugverkehrskontrollstelle erforderlich werden, was allerdings nur mit weiteren Einschränkungen des Sichtflugbetriebs am Landeplatz Breitscheid möglich wäre.

Handlungsoption 16n: Einrichtung einer Kontrollzone und einer Flugverkehrskontrollstelle am Flughafen Siegerland

Umsetzung:

- Antrag der Flughafen Siegerland GmbH an die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH auf Einrichtung einer Kontrollzone;
- Abstimmung des Vorhabens mit dem Landeplatz Breitscheid und Zustimmung des Landes Hessen;
- Einrichtung einer Kontrollzone durch die DFS und einer Flugverkehrskontrollstelle unter Fachaufsicht der DFS auf Kosten der Flughafen Siegerland GmbH.

6.1.6.5 Flughafen Essen/Mülheim

Nach der Luftverkehrskonzeption von 1991/92 sollte der Flughafen Essen/Mülheim den Flughafen Düsseldorf von Teilen des Regionalluftverkehrs und des Geschäftsreiseluftverkehrs mit kleineren Flugzeugen entlasten. Aufgrund des Widerstandes der kommunalen Gesellschafter der Flughafen Essen/Mülheim GmbH, der Städte Essen und Mülheim an der Ruhr, sowie der ab Juli 1995 geänderten Zielvorstellungen des Gesellschafters Land NRW ist es nicht zu einer diesbezüglichen Kooperation der Flughafen Düsseldorf GmbH und der Flughafen Essen/Mülheim GmbH gekommen. Auch ist kein Antrag der Flughafen Essen/Mülheim GmbH auf Erweiterung der Betriebsgenehmigung von Sichtflugbetrieb auf Instrumentenflugbetrieb gestellt worden. Der am 03. Dezember 1991 vom Ministerium für Stadtentwicklung und Verkehr erlassene Planfeststellungsbeschluss, der wegen sechs noch anhängiger Anfechtungsklagen noch nicht bestandskräftig ist, ist auf Antrag der Flughafen Essen/Mülheim GmbH am 03. Dezember 1998 vom MWMTV wieder aufgehoben worden. Gegen diese Entscheidung sind noch einige Anfechtungsklagen der Flughafennutzer beim Bundesverwaltungsgericht anhängig.

Andererseits kann die von den Gesellschaftern der Flughafen Essen/Mülheim GmbH 1995 einvernehmlich verabredete Zielvorstellung, den Motorflugbetrieb, soweit rechtlich möglich, stillzulegen, wenn überhaupt, nur in Stufen realisiert werden. Denn die Überprüfung der rechtlichen Möglichkeiten hat ergeben, dass

- aufgrund der Rechtsansprüche der Firmengruppe Wüllenkemper aus ihrem Erbbaurechtsvertrag mit der Stadt Mülheim an der Ruhr bis zu dessen Ablauf im Jahre 2004 der gesamte Flughafen erhalten werden muss und
- aufgrund der obergerichtlich gestützten Rechtsansprüche des Aero Clubs Mülheim an der Ruhr e.V. aus seinem Erbbaurechtsvertrag mit der Stadt Mülheim an der Ruhr bis zum Ablauf dieses Vertrages im Jahre 2034 ein Rechtsanspruch besteht auf Benutzung etwa des halben Flughafengeländes für Zwecke des Luftsports einschließlich des Luftsports mit Motorflugzeugen.

Hinzu kommt, dass unter den Flughafengesellschaftern Einvernehmen bestand, dass die Luftschiffwerft der Firmengruppe Wüllenkemper auch nach dem Jahre 2004 auf dem Flughafengelände

verbleiben soll. Für den zugehörigen Luftschiffhafen wird neben dem Anteil des Aero Clubs ein weiteres Viertel des Flughafengeländes benötigt, sodass für eine Umwidmung und nichtfliegerische Nutzung letztlich nur noch ein Viertel des gegenwärtigen Flughafengeländes zur Disposition steht.

Ein Teil des Flughafengeländes ist zwischenzeitlich im Gebietsentwicklungsplan auf Veranlassung der Städte Essen und Mülheim an der Ruhr. als "Allgemeiner Siedlungsbereich (ASB)" dargestellt worden. Diese Gebietsdarstellung soll ausdrücklich die bestehende Nutzung als Flughafen für die Dauer des Bestehens der Nutzerrechte nicht beeinträchtigen.

Handlungsoption 17n: Erhaltung des Flughafens Essen/Mülheim (status quo) für den Geschäftsreiseluftverkehr, solange noch Rechtsansprüche der Flughafennutzer bestehen

Umsetzung:

Ordnungsgemäße Instandhaltung aller Flughafenanlagen und -einrichtungen für die Durchführung des Geschäftsreiseluftverkehrs.

6.1.7 Zivile Nutzung von Militärflugplätzen

6.1.7.1 Militärflugplatz Weeze-Laarbruch

Der Militärflugplatz Weeze-Laarbruch ist 1999 von der Royal Air Force geräumt worden. Die schon Anfang der 90er Jahre vom Kreis Kleve und der Gemeinde Weeze gegründete "Flughafen Niederrhein GmbH" strebt als Konversionsziel eine kombinierte zivile fliegerische und im Übrigen gewerbliche Nutzung des Flughafengeländes an. Mehrere Investorengruppen haben inzwischen nachhaltiges Interesse bekundet, als Generalinvestor das Konversionsprojekt auf privatwirtschaftlicher Basis weiter zu entwickeln.

Der Bezirksplanungsrat hat am 25. November 1999 eine entsprechende Änderung des Gebietsentwicklungsplanes beschlossen.

Problem: Luftrechtliche Genehmigung für den zivilen Flugbetrieb

Für eine zivile fliegerische Nachfolgenutzung des Militärflugplatzes bedarf es einer zivilen Genehmigung nach § 6 Abs. 4 Satz 2 in Verbindung mit § 8 Abs. 5 LuftVG. Auf Antrag der Flughafen Niederrhein GmbH wird zurzeit ein entsprechendes Genehmigungsverfahren durchgeführt. Wegen der beim Instrumentenflugbetrieb unvermeidbaren Mitbenutzung des niederländischen Luftraumes ist in Abstimmung mit den niederländischen Behörden das öffentliche Anhörungsverfahren sowohl auf deutscher als auch auf niederländischer Seite durchgeführt worden. Zugleich ist für eine Mitbenutzung des niederländischen Luftraums die Zustimmung der Niederlande erforderlich. In den Verhandlungen zum Abschluss einer Vereinbarung vertreten die Niederlande die Position, dass eine Mitbenutzung des niederländischen Luftraumes in der Nacht (23.00 Uhr - 06.00 Uhr) nicht akzeptabel ist. Die Flughafen Niederrhein GmbH hat sich mit einem Nachtflugverbot in der Zeit von 00.00 Uhr - 05.00 Uhr einverstanden erklärt. In den Stunden 23.00 Uhr - 00,00 Uhr und 05.00 Uhr - 06.00 Uhr soll zumindest eine ausnahmsweise Mitbenutzung des niederländischen Luftraumes erreicht werden.

Handlungsoption 18n: Konversion des Militärflugplatzes Weeze-Laarbruch zu einem zivilen Regionalflughafen ohne Nachtflug zwischen 00.00 Uhr und 05.00 Uhr

Umsetzung:

- Antrag der Flughafen Niederrhein GmbH auf Genehmigung einer zivilen fliegerischen Nachfolgenutzung (bereits am 02.11.1994 gestellt);
- Entscheidung der Bezirksregierung Düsseldorf im laufenden Genehmigungsverfahren über eine zivile fliegerische Nachfolgenutzung;
- Abschluss einer Vereinbarung zwischen der Bundesrepublik Deutschland und den Niederlanden über die Mitbenutzung des niederländischen Luftraums.

6.1.7.2 Militärflugplatz Gütersloh

Der Militärflugplatz Gütersloh ist von der Royal Air Force 1993 geräumt worden und wird nunmehr von der British Army u.a. mit einer Heeresfliegerereinheit benutzt. Der operative Teil des Militärflugplatzes hat bis auf Weiteres die Funktion eines NATO-Reserveflugplatzes. Auf Antrag der Flughafen Gütersloh GmbH hat das damalige MWMTV 1996 die Genehmigung zur zivilen Mitbenutzung des Militärflugplatzes Gütersloh als Sonderflughafen erteilt. Der zivile Flugbetrieb ist begrenzt auf insgesamt 3.500 Flugbewegungen pro Jahr im Sicht- und Instrumentenflugbetrieb mit Flugzeugen bis zu 20 t und Hubschraubern bis zu 5,7 t Höchstgewicht.

Im Falle einer Aufgabe als NATO-Reserveflugplatz und Räumung durch die British Army oder teilweise Freigabe von geeigneten Betriebsflächen wird seitens des Landes NRW der Vorschlag der Flughafen Gütersloh GmbH unterstützt, den Flugplatz als zivilen Sonderflughafen für den Geschäftsreiseluftverkehr weiter zu betreiben.

Handlungsoption 19n: Im Falle der Aufgabe als NATO-Reserveflugplatz und Räumung des Militärflugplatzes oder der teilweisen Freigabe geeigneter Betriebsflächen Konversion des Militärflugplatzes zu einem zivilen Sonderflughafen für den Geschäftsreiseluftverkehr

Umsetzung:

- Antrag der Flughafen Gütersloh GmbH auf Genehmigung einer zivilen Nachfolgenutzung als Sonderflughafen,
- Durchführung eines Genehmigungsverfahrens durch die Bezirksregierung Münster; dabei soll die derzeitige Bewegungszahlbegrenzung unverändert bleiben.

6.1.7.3 Militärflugplatz Niederkrüchten-Elmpt (Brüggen)

Zwecks Steuerung der Konversion dieses eventuell freiwerdenden Militärflugplatzes hatten der Kreis Viersen und die Gemeinde Niederkrüchten die "Entwicklungsgesellschaft Flughafen Elmpt mbH" gegründet. In deren Auftrag hat die Landesentwicklungsgesellschaft NRW alternative zivile Nutzungsszenarien untersucht.

Eine im Auftrag des MWMTV durchgeführte Bedarfs- und Eignungsuntersuchung ist zu dem Ergebnis gekommen, dass der für einen zivilen Mittelstreckenverkehr technisch gut geeignete Flugplatz wegen der konkurrierenden Flughäfen in seiner Nähe (Maastricht, Lüttich, Mönchengladbach, Köln/Bonn und Düsseldorf) kein nennenswertes eigenständiges Fluggast- und Luftfrachtaufkommen hätte.

Im Rahmen seiner weiteren Prüfung dieses Konversionsprojektes hatte das MWMTV von der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH mögliche An- und Abflugverfahren sowie Streckenführungen für einen zivilen Instrumentenflugbetrieb entwickeln und dessen kapazitäts- und verfahrensmäßigen Einfluss auf die IFR-An- und Abflugverfahren der Flugplätze Düsseldorf und Mönchengladbach im Rahmen einer Computersimulation untersuchen lassen. Das Ergebnis zeigt, dass bei gleichzeitiger Nutzung der Flugplätze Düsseldorf, Köln/Bonn und Mönchengladbach sowie zusätzlich 10 zivilen IFR-Flugbewegungen pro Stunde in Brüggen die Kapazität in bestimmten Sektoren des Luftraumes erschöpft ist. Das bedeutet, dass es im Fall einer zivilen Nachfolgenutzung des Militärflugplatzes Brüggen in bestimmten Zeiten zu Engpässen im Luftraum kommen würde, denen nur mit Verkehrsflusssteuerungsmaßnahmen (Verzögerungen im Betriebsablauf) insbesondere für den Flughafen Düsseldorf begegnet werden könnte. Sollten die Flugbewegungen die der Computersimulation zugrundegelegten Verkehrswerte (Spitzentag 1999) überschreiten, müssten die Luftraumstruktur geändert und ggf. auch der IFR-Flugbetrieb in Mönchengladbach und/oder Brüggen eingeschränkt werden.

Da auf deutscher Seite der Überflug der Gemeinde Niederkrüchten und auf niederländischer Seite der Überflug der Stadt Roermond unvermeidbar ist, bedürfte die Lärmbelästigung durch einen zivilen Flugbetrieb in Brüggen ebenfalls noch einer besonderen Prüfung.

Das britische Verteidigungsministerium hat im November 1999 mitgeteilt, dass das Flugplatzgelände nach dem Abzug der Royal Air Force im Jahre 2002 nicht geräumt wird, sondern Einheiten der British Army (Unterstützungs- und Kommunikationseinheiten mit 2000 Soldaten) auf das Flugplatzgelände verlegt werden. Mit der Übernahme durch das Heer soll der Militärflugplatz nicht mehr für den Flugbetrieb von Starrflüglern genutzt werden. Hubschrauberflüge sollen jedoch weiterhin durchgeführt werden. Eine zivile fliegerische Mitnutzung des Flugplatzgeländes wird von der British Army ausgeschlossen.

6.1.8 Schwerpunkt-Verkehrslandeplätze für den Geschäftsreiseluftverkehr

Von Bedeutung für die Luftfahrtinfrastruktur in NRW sind auch zehn Verkehrslandeplätze, die neben ihrer Funktion als Station für die Allgemeine Luftfahrt auch regionale Schwerpunkte für den Geschäftsreiseluftverkehr sind. Im Einzelnen handelt es sich um die Verkehrslandeplätze

Aachen-Merzbrück
 Arnsberg
 Bielefeld-Windelsbleiche
 Bonn-Hangelar
 Dinslaken-Schwarze Heide
 Marl-Loemühle
 Meschede-Schüren
 Münster-Telgte
 Porta Westfalica
 Stadtlohn-Wenningfeld

Diese Landeplätze haben Start- und Landebahnen mit einer nutzbaren Länge zwischen rd. 600 m und rd. 1000 m; sie sind nur für den Flugbetrieb mit kleineren Propeller- und z. T. Strahlflugzeugen (teils bis zu 2,0 t Höchstgewicht, teils bis zu 5,7 t, teils auch über 5,7 t Höchstgewicht) nach Sichtflugregeln am Tage genehmigt.

Problem: Unzureichende Start- und Landebahnlängen

Im Zuge der Harmonisierung bislang unterschiedlicher nationaler flugbetrieblicher Regelungen sind auf Empfehlung des Joint Aviation Authorities Committee (JAA) neue Vorschriften für den Einsatz von Propellerflugzeugen bis zu 5,7 t höchstzulässiger Startmasse und mit nicht mehr als neun Fluggastsitzen im gewerblichen Verkehr europaweit eingeführt worden (JAR-OPS-1). Diese inzwischen auch in das deutsche Luftrecht übernommenen Vorschriften (Fünfte DurchführungsVO zur Betriebsordnung für Luftfahrtgerät vom 05.10.1998) haben zur Folge, dass ab dem 01.01.2005 zusätzliche Sicherheitsfaktoren von 1,25 für die Startrollstrecke und von 1,43 für die Landestrecke von den Propellerflugzeugen berücksichtigt werden müssen; für Strahlflugzeuge gelten diese Sicherheitsfaktoren schon heute. Dieses bedeutet, dass die NRW-Verkehrslandeplätze über Start- und Landebahnen mit einer Gesamtlänge zwischen 1200 m und 1400 m verfügen müssten, wenn sie von allen im Geschäftsreiseluftverkehr eingesetzten Propeller- und Düsenflugzeugen angefliegen werden wollen. Von den Schwerpunkt-Verkehrslandeplätzen verfügt bisher jedoch keiner über eine solche Bahnlänge. Um ein Absinken ihres Verkehrswertes für den Geschäftsreiseluftverkehr zu vermeiden und zugleich ihren Sicherheitsstandard auf das bereits in den meisten EU-Mitgliedsstaaten vorhandene höhere Sicherheitsniveau anzuheben, müssen ihre Start- und Landebahnen, wo baulich und rechtlich möglich, entsprechend verlängert werden. Andernfalls sind bestimmte Flugzeugmuster künftig ausgeschlossen.

Handlungsoption 20n: Erhöhung des Sicherheitsstandards und Erhaltung der Leistungsfähigkeit der Verkehrslandeplätze

**Aachen-Merzbrück
Arnsberg
Bielefeld-Windelsbleiche
Bonn-Hangelar
Dinslaken-Schwarze Heide
Marl-Loemühle
Meschede-Schüren
Münster-Telgte
Porta Westfalica
Stadtlohn-Wenningfeld**

durch Verlängerung ihrer Start- und Landebahnen entsprechend den JAR-OPS 1, soweit

dieses flugplatztechnisch möglich und luftrechtlich genehmigungsfähig ist.

Ob die vorstehende Einordnung als Schwerpunkt-Verkehrslandeplatz für den Geschäftsreiseluftverkehr beibehalten wird, ist davon abhängig, ob ein entsprechender Ausbau in Zukunft rechtlich möglich ist und realisiert werden soll.

Umsetzung:

- Beschluss des Flugplatzunternehmens zur Verlängerung der Start- und Landebahn;
- Bauanzeige bei der jeweils zuständigen Bezirksregierung;
- Durchführung eines luftrechtlichen Prüfverfahrens (Negativtest, Genehmigungsverfahren, Plangenehmigungs- oder Planfeststellungsverfahren);
- im Einzelfall auch Durchführung von GEP- und/oder LEP-Änderungsverfahren

6.1.9 Flugsicherheit in der Allgemeinen Luftfahrt

Als "Allgemeine Luftfahrt" wird der gesamte, außerhalb des Fluglinien- und des programmierten Charterverkehrs durchgeführte nichtgewerbliche und gewerbliche Flugbetrieb bezeichnet, soweit er mit kleineren Flugzeugen - in der Regel unter 5,7 t Höchstabflugmasse - durchgeführt wird. Hierzu gehören

- Geschäftsreiseflüge (gewerbliche Taxiflüge und Werkluftverkehr),
- Arbeitsflüge (Landwirtschafts-, Überwachungs-, Vermessungs-, Reklame-, Luftbild- und geophysikalische Flüge),
- Rettungs- und Ambulanzflüge,
- Flugschulung und -ausbildung,
- private Reise- und Sportflüge.

Im Segment "Allgemeine Luftfahrt" sind in NRW rund 4.000 Flugzeuge zugelassen, davon rund

- 300 Geschäftsreiseflugzeuge (Klasse I: 2 t - 5,7 t und Klasse C: 5,7 t - 14 t Höchstabflugmasse),
- 1.620 Leichtflugzeuge (Klassen G und E, jeweils < 2 t Höchstabflugmasse),
- 250 Hubschrauber
- 1.700 Segelflugzeuge und Motorsegler,
- 130 Ballone und
- 3 Luftschiffe.

In NRW sind über 90 Luftfahrtunternehmen beheimatet, davon

- über 30 Luftfahrtunternehmen, die für Flüge nach Instrumentenflugregeln genehmigt sind und der Aufsicht des Luftfahrt-Bundesamtes unterstehen

sowie

- rund 20 Unternehmen, die nach Sichtflugregeln fliegen und der Aufsicht der Bezirksregierungen Düsseldorf und Münster unterstehen sowie
- über 40 Ballonunternehmen, die ebenfalls von den Bezirksregierungen beaufsichtigt werden.

Die "Allgemeine Luftfahrt" stellt im Umfeld vieler Verkehrslandeplätze einen nicht unbedeutenden Wirtschaftsfaktor dar. Zahlreiche luftfahrttechnische Betriebe (Hersteller, Service, Schulung) sichern vorhandene und schaffen neue Arbeitsplätze.

Zur Führung von Luftfahrzeugen sind in NRW rund 22.000 Piloten zugelassen, davon

- 2.200 als Verkehrsflugzeugführer (ATPL),
- 1.400 als Berufsflugzeugführer (CPL) und
- 18.400 als Privatflugzeugführer (PPL).

Die Piloten mit ATPL- und CPL-Lizenz sowie Piloten mit PPL-Lizenz und Instrumentenflug-Berechtigung unterstehen der Aufsicht des Luftfahrt-Bundesamtes, die 15.700 Piloten mit PPL-Lizenz für Sichtflugbetrieb sowie für die Führung von Motorseglern, Segelflugzeugen und Ballonen unterstehen der Aufsicht der beiden Bezirksregierungen. Die Ausbildung der Piloten erfolgt in NRW in über 70 Luftfahrerschulen sowie in den rund 160 Ausbildungsvereinen des Deutschen Aeroclubs. 12 Luftfahrerschulen unterliegen der Aufsicht des Luftfahrt-Bundesamtes, über 60 Luftfahrerschulen unterstehen der Aufsicht der beiden Bezirksregierungen.

Der Flugbetrieb der "Allgemeinen Luftfahrt" auf den über 120 Flugplätzen in NRW hat eine Größenordnung von rund 500.000 Flugbewegungen/Jahr. In den vergangenen sechs Jahren ereigneten sich dabei insgesamt 459 Unfälle, bei denen es zu Personen- und/oder Sachschäden gekommen ist; bei 39 Unfällen kam es zu insgesamt 55 tödlich Verletzten. Im Einzelnen waren an den Unfällen

- zu 29% Motorflugzeuge
- zu 4% Drehflügler
- zu 38% Segelflugzeuge und Motorsegler
- zu 11% Ballone und
- zu 18% Luftsportgeräte

beteiligt. Die kritischen Phasen eines Fluges sind der Anflug und die Landung; auf sie entfallen über 50% aller Unfälle.

Es ist nicht nur ein Ziel der NRW-Luftverkehrspolitik, auch im Bereich der "Allgemeinen Luftfahrt" eine leistungsfähige Luftfahrtinfrastruktur bereitzustellen, sondern es besteht darüber hinaus unverändert die Zielsetzung, besonders im Bereich der "Allgemeinen Luftfahrt" die Flugsicherheit zu erhalten und wo immer auch möglich zu verbessern. Diese Zielsetzung wird nicht zuletzt auch deshalb mit Nachdruck verfolgt, weil die Luftfahrtbehörden des Landes als Aufsichtsbehörden über Piloten, Flugschulen, Luftfahrtunternehmen, Landeplätze und Segelfluggelände sowie generell für die **Luftaufsicht** zuständig sind und damit für die Flugsicherheit in der "Allgemeinen Luftfahrt" eine Mitverantwortung tragen.

Die Wahrnehmung der Luftaufsicht erfolgt konkret vor Ort, das heißt auf den Landeplätzen und Segelfluggeländen, durch die 57

im Landesdienst beschäftigten Sachbearbeiter für Luftaufsicht (SFL) und/oder die über 400 von den Flugplatzhaltern und den Luftsportvereinen beschäftigten und hoheitlich bestellten Beauftragten für Luftaufsicht (BFL).

Handlungsoption 21n: Erhaltung und Verbesserung der Flugsicherheit in der Allgemeinen Luftfahrt

Umsetzung:

- Sicherstellung einer quantitativ ausreichenden und qualitativ geeigneten personellen Ausstattung der Luftaufsichtsstellen auf den Flughäfen, Landeplätzen und Segelfluggeländen;
- ständige Modernisierung der technischen Ausstattung der Luftaufsichtsstellen mit Bodenfunkgeräten, Telefonanlagen, Tonaufzeichnungsgeräten, Wetterbeobachtungsgeräten, Peilern sowie im Einzelfall auch Radardaten-Darstellungsgeräten und Anschluss an das System KISSLS (Kommunikations- und Informationssystem Luftsicherheit).

6.1.10 Privatisierung der Landes-Flugsicherung

Gemäß § 27 d Abs. 1 LuftVG werden Flugsicherungsbetriebsdienste der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH nur auf den Flugplätzen vorgehalten, bei denen das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen einen Bedarf aus Gründen der Sicherheit und aus verkehrspolitischen Interessen anerkannt hat. Wird ein solcher Bedarf nicht anerkannt - und dieses ist u.a. bei den NRW-Regionalflugplätzen Dortmund, Paderborn/Lippstadt und Mönchengladbach bisher der Fall - können laut § 27 d Abs. 4 LuftVG auf diesem Flugplatz auf Antrag und zu Lasten des Flugplatzunternehmers oder wenn auf andere Weise die volle Deckung der Kosten ohne Inanspruchnahme des Bundes sichergestellt ist, Flugsicherungsbetriebsdienste und flugsicherungstechnische Einrichtungen vorgehalten werden. Für die auf den beiden NRW-Regionalflughäfen Dortmund und Paderborn/Lippstadt eingerichteten Flugverkehrskontrollstellen stellt daher das Land NRW das notwendige Flugsicherungspersonal (Angestellte der Bezirksregierung Münster) zur

Verfügung. Auf dem Verkehrslandeplatz Mönchengladbach werden die Flugsicherungsbetriebsdienste von einem privaten Flugsicherungsunternehmen im Auftrage und auf Kosten des Flugplatzunternehmers durchgeführt.

Problem: Stellenreduzierung bei den Landesfluglotsen

Im Rahmen der generellen landespolitischen Zielvorgabe, bei allen Landesbehörden Stellen einzusparen, sollen auch die 19 Stellen im Flugsicherungskontrolldienst langfristig und sukzessive abgebaut werden; 1999 wurden bei den Landesfluglotsen erstmals kw-Stellen realisiert. Da Fluglotsen andererseits nicht durch Technik ersetzbar sind, erhebt sich die Frage, wer künftig für ihre Finanzierung aufkommt.

Eine Bund/Länder/DFS-Arbeitsgruppe hat diese Frage geprüft und ist u.a. zu folgenden Ergebnissen gekommen:

- Es besteht die grundsätzliche Bereitschaft des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, für Regionalflugplätze mit einem bestimmten Verkehrsaufkommen den Bedarf für die Vorhaltung von Flugsicherungsdiensten mit den dazu erforderlichen flugsicherungstechnischen Einrichtungen durch die DFS anzuerkennen.
- Die An- und Abfluggebühren sollten auf allen Flugplätzen nach einem einheitlichen Gebührensatz erhoben werden.
- Neben laufenden Rationalisierungsbemühungen und Effizienzverbesserungen bei der DFS soll durch eine neue Kostenzuordnung eine Absenkung des Gebührensatzes erreicht werden.
- Möglichkeiten zur Kostenentlastung der Nutzer von Regionalflugplätzen werden in der Teilübernahme der An- und Abfluggebühren für Regionalflugplätze, für die ein Bedarf an Flugsicherungsdiensten anerkannt wurde, in der Höhe der derzeitigen Belastung durch die bisherigen Kostenträger gesehen (Bezuschussungs-Modell).

An Regionalflughäfen ohne anerkannten Bedarf an Flugsicherungsdiensten kann die Erhebung von An- und Abflugentgelten durch den Flugplatzunternehmer (so genanntes "Westerland-Modell") in Betracht gezogen werden.

Für die NRW-Regionalflughäfen Paderborn/Lippstadt und Dortmund kann daraus folgende Handlungsoption abgeleitet werden:

Handlungsoption 22n: Stufenweise Privatisierung der Landes-Flugsicherung

Stufe 1:

Parallel zum sukzessiven Abbau der Stellen bei den Landesfluglotsen werden auf den Regionalflugplätzen Dortmund und Paderborn/Lippstadt neben den Angestellten der Bezirksregierung Münster auch Bedienstete der Flugplatzunternehmer als Fluglotsen oder auch von der DFS "ausgeliehene" Fluglotsen tätig. Die Refinanzierung der Flugplatzunternehmer erfolgt durch die Erhebung von An- und Abflugentgelten nach dem "Westerland-Modell".

Stufe 2:

Übernahme der Fluglotsen des Landes (Bezirksregierung Münster) und der Flugplatzunternehmer (Flughafen Dortmund GmbH und Flughafen Paderborn/Lippstadt GmbH) durch die DFS; Finanzierung des nunmehr in alleiniger Verantwortung der DFS durchgeführten Flugplatzkontrolldienstes auf den Regionalflugplätzen Dortmund und Paderborn/Lippstadt durch Zuschüsse der Flugplatzunternehmer (Refinanziert durch An- und Abflugentgelte nach dem "Westerland-Modell") und des Landes (an Stelle der bisherigen Personalausgaben für die Landesfluglotsen).

Stufe 3:

Einbeziehung der Regionalflugplätze Dortmund und Paderborn/Lippstadt in den Geltungsbereich der "FS-An- und Abflugkostenverordnung" vom 28.08.1989 und damit Finanzierung der Flugsicherung durch die direkt von den Fluggesellschaften erhobenen An-

und Abfluggebühren. Die Finanzierungsbeiträge der Flugplatzunternehmer und des Landes könnten dann entfallen.

Umsetzung:

- Einstellung von Fluglotsen durch die Flughafen Dortmund GmbH und die Flughafen Paderborn/Lippstadt GmbH; falls dies mangels geeignetem Personal nicht möglich ist, kann die Stufe 1 übersprungen werden.
- Einführung einer zusätzlichen Komponente "An- und Abflugentgelt" in die genehmigungspflichtigen Regelungen für die Lande- und Abstellentgelte der Flugplätze Dortmund und Paderborn/Lippstadt;
- Anträge des Landes und der Flugplatzunternehmer an die DFS auf Übernahme der Fluglotsen;
- Bereitstellung von Haushaltsmitteln für Landeszuschüsse an die DFS für die Durchführung von Flugsicherungsbetriebsdiensten auf den Regionalflugplätzen Dortmund und Paderborn/Lippstadt anstelle der bisherigen Personalausgaben für die Landesfluglotsen;
- Anträge der Flughafen Dortmund GmbH und der Flughafen Paderborn/Lippstadt GmbH an das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen auf Anerkennung des Bedarfs für Flugsicherungsbetriebsdienste gemäß § 27 d Abs. 1 LuftVG.

6.2 Novellierung des Luftrechtes

Die Weiterentwicklung der NRW-Luftfahrtinfrastruktur ist ganz wesentlich abhängig von der Schaffung der luftrechtlichen Voraussetzungen. Erweiterungen der Flugbetriebsflächen, insbesondere der Neubau oder die Verlängerung von Start- und Landebahnen, erfordern äußerst kosten- und zeitaufwendige Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsverfahren, die sich über einen Zeitraum von drei bis fünf Jahren erstrecken; in der Regel schließen sich daran nochmals Verwaltungsstreitverfahren an, die bis zur Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichtes einen Zeitraum von bis zu weiteren fünf Jahren in Anspruch nehmen können. Für die Parallelbahn auf dem Flughafen Düsseldorf hatte die FDG erstmals

im Januar 1963 einen Antrag auf Genehmigung vorgelegt; die letzte Anfechtungsklage gegen den diesbezüglichen Planfeststellungsbeschluss von 1983/85 wurde erst im Dezember 1999 abgewiesen.

Die Verkehrsministerkonferenz des Bundes und der Länder hat daher auf ihrer Sitzung am 03./04 November 1999 in Saarbrücken in einem einstimmigen Beschluss den Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen aufgefordert, unter seiner Federführung die Arbeiten innerhalb der Bund/Länder-Arbeitsgruppe "Flugplatzrecht" alsbald zum Abschluss zu führen und einen mit den Ländern

abgestimmten Gesetzentwurf zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes in der ersten Hälfte des Jahres 2000 in das Gesetzgebungsverfahren einzubringen. Dabei sollen die bestehenden Gestaltungsmöglichkeiten zur Beschleunigung und Straffung luftrechtlicher Genehmigungs- und Planfeststellungsverfahren ausgeschöpft und in Systematik und Wortlaut des Flugplatzrechtes grundsätzlich nur insoweit Änderungen vorgenommen werden, als sie zur Erreichung der im VMK-Beschluss vom 16./17.04.1998 genannten Ziele unerlässlich sind. Da der Bund nach Artikel 73 GG die ausschließliche Gesetzgebungskompetenz für den Luftverkehr hat und somit für dieses besonders wichtige Instrument zur Weiterentwicklung der Luftfahrtinfrastruktur eine besondere Verantwortung trägt, wird auf die konkrete Ausweisung einer eigenen Handlungsoption für die Novellierung der entsprechenden Vorschriften im Luftverkehrsgesetz verzichtet.

Bei der Wahrnehmung ihrer Funktion als Genehmigungs- und Aufsichtsbehörden für die Flugplätze stehen die Luftfahrtbehörden des Landes vor dem Zielkonflikt zwischen den luftverkehrspolitischen Zielen

- Deckung des Bedarfes von Wirtschaft und Bevölkerung nach nationalen, europäischen und interkontinentalen Flugverbindungen und
- Bereitstellung einer leistungsfähigen sowie die Sicherheit des Flugbetriebes voll gewährleistenden Luftfahrtinfrastruktur

einerseits sowie dem generellen gesellschaftspolitischen Ziel

- Schutz von Umwelt und Natur

andererseits.

Die Lösung dieses Zielkonfliktes erfordert eine sorgfältige Abwägung. Dieser Abwägungsprozess findet in jedem Einzelfall im Rahmen der Genehmigungsverfahren nach § 6 LuftVG sowie der Planfeststellungs- und Plangenehmigungsverfahren nach §§ 8 ff LuftVG statt. § 6 Abs. 2 LuftVG fordert ausdrücklich, dass vor der Erteilung einer Genehmigung besonders zu prüfen ist, ob die geplante Maßnahme den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung entspricht und ob die Erfordernisse des Naturschutzes und der Landschaftspflege sowie des Städtebaus und der Schutz vor Fluglärm angemessen berücksichtigt sind. Über die Zulassung von Eingriffen in Natur und Landschaft entscheidet die Luftfahrtbehörde im Benehmen mit der Landschaftsbehörde ihrer Verwaltungsebene. Zwecks Prüfung dieser Belange werden je nach Art und Umfang der Änderung bzw. Erweiterung der Anlage oder des Betriebes auf Anforderung der Luftfahrtbehörde u.a.

- Gutachten über das Ausmaß des Fluglärms,
- Gutachten über die medizinischen und sozialpsychologischen Wirkungen des Fluglärms,
- Gutachten über flugbetriebsbedingte Luftverunreinigungen,
- Gutachten über mögliche Eingriffe in Natur- und Landschaft

erstellt und von der Luftfahrtbehörde sorgfältig ausgewertet. Bei Planfeststellungsverfahren wird außerdem eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt; im Einzelfall ist dieses auch bei Plangenehmigungsverfahren geboten.

Je nach Art des luftrechtlichen Prüfverfahrens erfolgt auch eine öffentliche Anhörung der Betroffenen. Dabei werden der Antrag des Flugplatzunternehmens, seine Begründung sowie die gutachtlichen Untersuchungen öffentlich ausgelegt und den Flugplatzanwohnern, den Anliegergemeinden und den Trägern öffentlicher Belange Gelegenheit zu einer schriftlichen Stellungnahme gegeben. Bei Planfeststellungsverfahren kommt in der Regel eine mündliche Erörterung hinzu. Die Ergebnisse der gutachtlichen Prüfungen und der Anhörung fließen in die abschließende Entscheidung der Luftfahrtbehörde ein; diese unterliegt der gerichtlichen Nachprüfung.

Das Luftrecht enthält keine Vorgaben, nach welchen Maßeinheiten der Fluglärm bewertet werden soll und ab welchem Ausmaß die Fluglärmbelastung unzumutbar wird. Die Genehmigungs- und Aufsichtsbehörden müssen sich daher hilfsweise an den Vorgaben des inzwischen stark novellierungsbedürftigen Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm von 1971 sowie der höchstrichterlichen Rechtsprechung orientieren. Die fehlenden gesetzlichen Vorgaben verursachen zurzeit eine große Rechtsunsicherheit bei den Flugplatzunternehmen, den Flugplatzanwohnern und -anliegergemeinden sowie bei den Luftfahrtbehörden und den Verwaltungsgerichten und sind für die lange Dauer der luftrechtlichen Prüf- und Verwaltungsstreitverfahren mit verantwortlich.

Unabhängig von den gesetzgeberischen Maßnahmen zur Bemessung des Fluglärms bleiben die Hersteller von Flugzeugtriebwerken aufgefordert, weiter mit Hochdruck an der Entwicklung lärmarmen und energiesparender Triebwerke zu arbeiten.

Handlungsoption 23n: **Analog zur Verkehrslärm-Schutzverordnung für den Schienen- und Straßenverkehr (16. BImSchV) Erlass einer "Fluglärm-Schutzverordnung", in der die Bewertungsmaße und Berechnungsverfahren für den zivilen- und den militärischen Fluglärm und - wenn fachwissenschaftlich notwendig - differenziert nach Tag- und Nachtfluglärm definiert und die Immissionsgrenzwerte für deren Zumutbarkeit festgelegt werden.**

Umsetzung:

- Gemeinsame Erarbeitung des Entwurfs der Fluglärm-Schutzverordnung durch eine Bund/Länder-Arbeitsgruppe,
- Erlass der Fluglärm-Schutzverordnung durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit und mit Zustimmung des Bundesrates.

6.3 Berücksichtigung des Umwelt- und Naturschutzes

Die in der NRW-Luftverkehrskonzeption von 1991/1992 aufgeführten Handlungsoptionen, die den Bereich des Immissionsschutzes betreffen, sind in den wesentlichen Punkten begonnen worden und teilweise auch schon umgesetzt (Handlungsoptionen 28, 42 und 45 des Konzeptes von 1991/1992). Es handelt sich aber bei den Maßnahmen zur Verminderung von flugverkehrsbedingten Luftverunreinigungen um eine Daueraufgabe, die auch in Zukunft weiter fortgesetzt werden muss.

Das Land unterstützt daher die Bundesregierung in der Initiative zur EU-weiten Besteuerung von Flugzeugtreibstoff.

Die auf dem Flughafen Köln/Bonn im Sommer 1994 errichtete Luftschadstoff-Messstelle "OPSIS" misst auf Dauer die flugbetriebsbedingte Luftverunreinigung auf dem Flughafengelände. Die gewonnenen Messwerte stehen allen Mitgliedern der Kommission gem. § 32 B Luftverkehrsgesetz (Fluglärnkommision) jederzeit zur Verfügung.

Nach jahrelangen kontroversen Beratungen hat die ICAO am 1. März 1999 beschlossen, den Grenzwert für Stickoxidemissionen ab 2003 um weitere 16% zu senken; damit wird in der Summe eine Senkung der Stickoxidemissionen um 1/3 gegenüber der ursprünglich zugelassenen Schadstoffmenge erreicht. Nach Ermittlungen der Enquête-Kommission "Zukunft der Mobilität" trägt der Luftverkehr nur 4% zur Schadstoffbelastung durch den Verkehr bei.

Hinsichtlich der Berücksichtigung des Umwelt- und Naturschutzes bei der Anlage und dem Betrieb von Flugplätzen ist grundsätzlich auch der internationale Charakter des Verkehrssystems Luftverkehr besonders zu beachten. Denn Fluggäste und Güter werden ganz überwiegend grenzüberschreitend befördert; dafür werden Verkehrsflugzeuge eingesetzt, die nach weltweit gültigen, auf der Ebene der International Civil Aviation Organisation (ICAO) vereinbarten Regelungen zugelassen und geflogen werden; fast die Hälfte des Fluggast- und Frachtaufkommens deutscher Flughäfen wird von ausländischen Fluggesellschaften bedient. Innerhalb der Europäischen Union gibt es praktisch keine Unterscheidung mehr nach nationalen und ausländischen Fluggesellschaften, sondern nur noch europäische Fluggesellschaften. Dieser internationale Charakter des Luftverkehrs hat zur Konsequenz, dass nationale

Regelungen für den Luftverkehr stets in das internationale und insbesondere auch in das inzwischen umfassend ausgestaltete europäische Regelungssystem eingeordnet sein müssen, zu deren Beachtung und Einhaltung sich die Bundesrepublik Deutschland in bilateralen und multilateralen völkerrechtlichen Verträgen verpflichtet hat. Für eigenständige nationale Regelungen bleibt nur wenig Handlungsspielraum. Dies gilt in noch stärkeren Maße für eigenständige Vorschriften auf der Ebene der Bundesländer, zumal die Luftfahrtbehörden der Länder beim Vollzug des Luftverkehrsgesetzes nur in Auftragsverwaltung für den Bund und damit weisungsgebunden tätig sind.

Unter den o.g. Aspekten werden daher nur einige wenige Handlungsoptionen für den Umwelt- und Naturschutz ausgewiesen, bei denen die Landesregierung bzw. ihre Luftfahrtbehörden eine unmittelbare Zuständigkeit haben oder zumindest mittelbar Einfluss nehmen können.

6.3.1 Schutz vor Fluglärm

Zum Schutz der Flugplatzanwohner vor Nachtfluglärm wird unverändert die Leitlinie verfolgt,

- aktive Lärmschutzmaßnahmen (Nachtflugbeschränkungen) nur soweit zu erlassen, wie sie verkehrs- und wirtschaftspolitisch vertretbar und aus Gründen des Lärmschutzes geboten sind und im Übrigen
- passive Lärmschutzmaßnahmen (ggf. Schallschutzfenster mit schallgedämpfter Belüftung in Schlafräumen) anzuordnen, soweit diese zur Einhaltung der Grenze der Zumutbarkeit erforderlich sind. Die Landesregierung begrüßt weitergehende Maßnahmen zum Schutz der Anwohner auf freiwilliger Basis durch die Flughäfen.

Wenn und soweit Nachtflugbetrieb auf den Flughäfen zulässig ist, gilt für die aktiven Lärmschutzmaßnahmen darüber hinaus die Leitlinie, dass nur solchen Flugzeugen der Nachtflugbetrieb gestattet sein soll, die der Lärmzulassungskategorie mit der geringstmöglichen Lärmemission angehören. Diese sind zurzeit die Flugzeuge mit einer Lärmzulassung nach ICAO Annex 16, Kapitel 3, die auf der so genannten "Bonus-Liste" des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen erfasst sind.

Für den Flughafen Köln/Bonn ist dieses für den Termin 31. Oktober 2002 bereits durch die Neuregelung der Nachtflugbeschränkungen vom 26.08.1997 sichergestellt. Bei den Flughäfen Düsseldorf und Münster/Osnabrück sollte diese Leitlinie nach Fristablauf der geltenden Nachtflugbeschränkungen im Jahre 2002 bei deren Neuregelung berücksichtigt werden. Das Gleiche gilt für den erstmaligen Erlass einer Nachtflugbeschränkung für den Flughafen Paderborn/Lippstadt durch die Bezirksregierung Münster.

Handlungsoption 24n: Verschärfung der Nachtflugbeschränkungen für den Flughafen Düsseldorf durch ein zusätzliches Nachtflugverbot für alle Kapitel 3-Flugzeuge, die nicht auf der Bonusliste stehen.

Umsetzung:

- Beratung in der Kommission nach § 32 b LuftVG,
- Änderung der Flughafen-Betriebsgenehmigung gem. § 6 Abs. 2 Satz 4 LuftVG durch das MWMEV.

Handlungsoption 25n: Beschränkung des Nachtflugbetriebes für den Flughafen Münster/Osnabrück, ausgenommen Kapitel 3-Flugzeuge, die auf der Bonusliste stehen.

Umsetzung:

- Beratung in der Kommission nach § 32 b LuftVG,
- Änderung der Flughafen-Betriebsgenehmigung gemäß § 6 Abs. 2 Satz 3 LuftVG durch das MWMEV.

Handlungsoption 26n: Beschränkung des Nachtflugbetriebes für den Flughafen Paderborn/Lippstadt, ausgenommen Kapitel 3-Flugzeuge, die auf der Bonusliste stehen.

Umsetzung:

- Beratung in der Kommission nach § 32 b LuftVG,
- Änderung der Flughafen-Betriebsgenehmigung gemäß § 6 Abs. 2 Satz 4 LuftVG durch die Bezirksregierung Münster.

Am Flughafen Köln/Bonn werden die Anwohner zurzeit noch in besonderem Maße durch Nachtflüge von Frachtflugzeugen gestört, die zwar über eine Lärmzulassung nach ICAO Annex 16, Kapitel 3 verfügen, aber nicht als besonders umweltfreundliches Fluggerät auf der Bonusliste des BMVBW eingestuft sind. Denn im Rahmen der Neuregelung der Nachtflugbeschränkungen musste diesen Flugzeugtypen aus Gründen des rechtlichen Vertrauensschutzes für eine Übergangszeit bis zum 31. Oktober 2002 ein Flugbewegungskontingent zugestanden werden, dessen Umfang sich an der entsprechenden Zahl der Flugbewegungen vor dem Inkrafttreten der Neuregelung orientierte. Die Genehmigungsbehörde und die Flughafen Köln/Bonn GmbH haben daher in intensiven Verhandlungen mit den Luftfrachtunternehmen versucht, einen vorzeitigen Austausch der noch lauten Frachtflugzeuge gegen Flugzeugtypen, die auf der Bonus-Liste des BMVBW aufgeführt sind, zu erreichen. Dabei konnten Teilerfolge insoweit erzielt werden:

- Lufthansa-Cargo hat zwei Boeing 747-100/200 durch deutlich weniger lautstarke Frachtflugzeuge vom Typ McDonnell Douglas 11 ersetzt und auch die noch lauten Boeing 737-200 HK ausgetauscht;
- UPS hat ihre Langstrecken-Frachtflugzeuge vom Typ Douglas DC 8-73 gegen moderne Frachtflugzeuge vom Typ Boeing 767-300 auswechselt und setzt ihre letzte noch auf dem Flughafen Köln/Bonn eingesetzte Boeing 747-100/200 seit 19.09.2000 nicht mehr in der Nacht ein.
- DHL hat bereits mehrere laute Boeing 727 HK gegen weniger lärmintensive Flugzeuge der Typen Airbus 300 B4 oder Boeing 757 ausgetauscht.

Der Erfolg zeigt sich darin, dass das aus rechtlichen Gründen zwingend notwendige Flugbewegungskontingent für Nachtflüge von Kapitel 3-Flugzeugen, die nicht auf der Bonus-Liste stehen, im Februar 2000 nur noch zu rund 20% ausgenutzt wurde.

Ein weiteres Erfolgsindiz ist, dass der an den 12 Außenmessstellen des Flughafens in den sechs verkehrsreichsten Monaten eines Jahres ermittelte äquivalente Dauerschallpegel von 1997 bis 1999 an 9 von 12 Messstellen erheblich gesunken ist; an zwei Messstellen ergab sich keine signifikante Veränderung und an einer Messstelle, an der nur Tagflugbetrieb besteht, eine leichte Erhöhung.

Handlungsoption 27n: Austausch der letzten im Nachtfrachtverkehr am Flughafen Köln/Bonn noch eingesetzten lauten Kapitel 3-Flugzeuge gegen Flugzeuge, die auf der Bonus-Liste als weniger lautstark eingestuft sind.

Umsetzung:

- Fortsetzung der Bemühungen der Genehmigungsbehörde und der Flughafen Köln/Bonn GmbH, das Luftfrachtunternehmen DHL zu einem vorzeitigen Austausch der Flugzeuge zu veranlassen;
- Verstärkung der Differenzierung zwischen Bonus- und Nichtbonus-Flugzeugen bei den Landeentgelten für Nachtflüge.

Auch wenn auf dem Flughafen Köln/Bonn ab dem 01. November 2002 nur noch Flugzeuge verkehren, die nach ICAO Annex 16, Kapitel 3, zugelassen sind **und** auf der Bonus-Liste stehen, wird der Nachtfluglärm voraussichtlich in Teilen der unmittelbaren Flughafen-umgebung noch die Grenzen der Zumutbarkeit überschreiten, soweit dies nach den bisherigen Ergebnissen der Lärmwirkungsforschung beurteilt werden kann.

Handlungsoption 28n: Reduzierung der nächtlichen Lärmbelästigung für die Anwohner des Flughafens Köln/Bonn durch passive Schallschutzmaßnahmen.

Umsetzung:

Fortsetzung des 1992 von der Flughafen Köln/Bonn GmbH begonnenen freiwilligen Schallschutzprogramms. Im Rahmen dieses Programms werden in den Kommunen Lohmar, Siegburg, Troisdorf, Rösrath und Overath sowie in Teilbereichen des rechtsrheinischen Köln bauliche Schallschutzmaßnahmen an Schlafräumen (Schallschutzfenster

und schallgedämpfte Belüftungen) durchgeführt. Betroffen sind rund 11.000 meist mehrgeschossige Gebäude. Die Flughafen Köln/Bonn GmbH hat für diesen Zweck Rückstellungen in Höhe von 128 Mio. DM gebildet. Davon sind bisher rund 54,5 Mio. DM für abgeschlossene Maßnahmen in Anspruch genommen worden. Weitere rund 49 Mio. DM sind für bereits beantragte und noch in Bearbeitung befindliche Schallschutzmaßnahmen festgelegt. Die verbleibenden 24,5 Mio. DM stehen weiter für die Finanzierung dieser Schallschutzmaßnahme zur Verfügung. Mit Beschluss vom 30.03.2000 hat die Flughafen Köln/Bonn GmbH weitere 42 Mio. DM zur Verfügung gestellt, mit denen etwa 2.000 Wohnungen zusätzlich mit baulichen Schallschutzmaßnahmen ausgestattet werden können. Damit fließen insgesamt rund 170 Mio. DM in den passiven Schallschutz.

Bei Abflügen auf der Startbahn 14 L in Richtung Süden werden Ortsteile der nahe gelegenen Gemeinden Lohmar und Siegburg unvermeidbar überflogen. Durch eine größere Überflughöhe könnte eine Lärminderung bis zu 2 dB(A) erreicht werden. Dazu müssten eine Startvorlaufstrecke von etwa 300 m bis 400 m Länge gebaut und der Startpunkt für die Flugzeuge vorverlegt werden. Damit auf der anderen Seite keine Lärmerhöhung über Köln-Rath eintritt, müsste die Landeschwelle für Anflüge aus dem Norden beibehalten werden.

Außerdem wird ein Bürgerbeauftragter/eine Bürgerbeauftragte zur Entwicklung eines unabhängigen und bürgernahen Fluglärm-Beschwerde-Managements eingesetzt.

Handlungsoption 29n: Reduzierung der Lärmbelastung der Anliegergemeinden Lohmar und Siegburg durch Vorverlegung des Startpunktes auf der Startbahn 14 L

Umsetzung:

- Bauanzeige der Flughafen Köln/Bonn GmbH gemäß § 45 Abs. 2 LuftVZO
- Luftrechtliche Prüfung durch das MWMEV, ob hierfür ein Planfeststellungsverfahren gem. § 8 ff LuftVG erforderlich ist; beziehendenfalls Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens

auf Antrag der Flughafen Köln/Bonn mit Umweltverträglichkeitsprüfung und - soweit erforderlich - einer FFH-Verträglichkeitsprüfung.

- Bau der Startvorlaufstrecke für die Startbahn 14 L und Vorverlegung des Startpunktes 14 L unter Beibehaltung der Landeschwelle 14 L

6.3.2 Schutz von Natur und Landschaft

Mit der Anlage und dem Betrieb von Flugplätzen sind zweckentsprechende Hoch- und Tiefbaumaßnahmen auf dem Flugplatzgelände sowie die Beseitigung von Hindernissen im Bauschutzbereich außerhalb des Flugplatzgeländes verbunden. Gemäß § 8 Bundesnaturschutzgesetz in Verbindung mit § 4 Abs. 2 Landschaftsgesetz NRW sind die Anlage von Flugplätzen und deren wesentliche Änderung stets Eingriffe in Natur und Landschaft. Auch andere Maßnahmen können mit Eingriffen in Natur und Landschaft verbunden sein. Gemäß § 6 Abs. 2 Landschaftsgesetz NRW hat der Planungsträger in einem Fachplan oder in einem landschaftspflegerischen Begleitplan alle Angaben zu machen, die zur Beurteilung des Eingriffs in Natur und Landschaft erforderlich sind. Hierzu gehören insbesondere

- die Darstellung und Bewertung der ökologischen Gegebenheiten unter Hervorhebung wertvoller Biotope und der betroffenen Waldflächen,
- die Darstellung von Art, Umfang und zeitlichem Ablauf des Eingriffs und
- die Darstellung von Art, Umfang und zeitlichem Ablauf der Maßnahmen zur Verminderung, zum Ausgleich und Ersatz der Eingriffsfolgen.

Sofern der Eingriff nicht vollständig auszugleichen ist und nach Abwägung gem. § 4 Abs. 5 Landschaftsgesetz NRW andere Belange denen des Naturschutzes und der Landschaftspflege im Range vorgehen, sind Ersatzmaßnahmen gem. § 5 Landschaftsgesetz NRW vorzusehen.

Soweit Ausbauvorhaben von Flugplätzen Gebiete nach der "Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie" (FFH-Richtlinie) der EU berühren, ist zudem gemäß § 19c Bundesnaturschutzgesetz i.V. mit § 48d Landschaftsgesetz eine FFH-Verträglichkeitsprüfung durchzuführen.

Die Umsetzung dieser gesetzlichen Vorschrift erfordert bei jedem Ausbauvorhaben eine enge Zusammenarbeit zwischen den Luftfahrt- und den Landschaftsbehörden. Diese Zusammenarbeit ist in einem gemeinsamen Runderlass der beteiligten Ministerien sowie einem Runderlass des MURL geregelt und wird bei den einzelnen Ausbauvorhaben praktiziert.

7. Anhang: Umsetzung der NRW-Luftverkehrskonzeption von 1991/1992

Am 29. September 1992 hatte das damalige Ministerium für Stadtentwicklung und Verkehr dem Landtag einen Stufen- und Zeitplan für die Umsetzung der Luftverkehrskonzeption zugeleitet. Ein Jahr später, am 10. November 1993, wurde dem Landtag ein erster Zwischenbericht erstattet; am 23. Oktober 1996 folgte ein zweiter Zwischenbericht des nunmehr für den Luftverkehr zuständigen Ministeriums für Wirtschaft und Mittelstand, Technologie und Verkehr. Nachfolgend wird über die 40 Handlungsoptionen berichtet, deren Umsetzung inzwischen abgeschlossen ist; davon war bei drei Handlungsoptionen nur eine teilweise Umsetzung möglich.

7.1 Bereits umgesetzte Handlungsoptionen

Handlungsoption 01

Unterstützung durch die Landesregierung für die im Entwurf des 10. Gesetzes zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes vorgesehenen Vorschriften für die Flugplankoordinierung.

Für eine optimale Nutzung der Start- und Landebahnkapazitäten auf den Flughäfen kommt der Flugplankoordinierung im Falle von Kapazitätsengpässen eine herausragende Bedeutung zu. Im 10. Gesetz zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes ist mit Zustimmung des Landes NRW für die Flugplankoordination erstmals eine gesetzliche Grundlage geschaffen worden, im 11. Änderungsgesetz wurden die deutschen Regelungen in das entsprechende EU-Recht integriert.

Handlungsoptionen 04 und 05

04) Kooperation der Flughafen Düsseldorf GmbH mit der Flughafen-gesellschaft Mönchengladbach mbH und der Flughafen Essen/Mülheim GmbH auf vertraglicher und gesellschaftsrechtlicher Grundlage

05) Bemühungen der Flughafen Düsseldorf GmbH und der Landesregierung zwecks Verlagerung von Teilen des Regionalluftverkehrs und des Geschäftsreiseluftverkehrs mit kleineren Flugzeugen vom Flughafen Düsseldorf auf die benachbarten Flugplätze Mönchengladbach und Essen/Mülheim

Durch den Abschluss eines Kooperationsvertrages und Übernahme von 70% der Stammeinlagen der Flughafengesellschaft Mönchengladbach mbH durch die Flughafen Düsseldorf GmbH ist die notwendige gesellschaftsrechtliche Voraussetzung für eine Kooperation der beiden Flughafenunternehmen geschaffen worden. Ein Geschäftsführer der Flughafen Düsseldorf GmbH ist zugleich auch Geschäftsführer der Flughafen Mönchengladbach GmbH. In vielen Bereichen der Leistungserstellung wie auch im Marketing wird eine enge Kooperation praktiziert.

Aufgrund des Widerstandes der kommunalen Gesellschafter der Flughafen Essen/Mülheim GmbH, d.h. der Städte Essen und Mülheim an der Ruhr, sowie der ab Juli 1995 geänderten Zielvorstellungen des Gesellschafters Land NRW ist es nicht zu einer Kooperation der Flughafen Düsseldorf GmbH mit der Flughafen Essen/Mülheim GmbH gekommen.

Handlungsoptionen 09 und 10

09) Ausbau der Passagierabfertigung durch die Flughafen Köln/Bonn GmbH

10) Ausbau der Anlagen für die Frachtabfertigung durch die Flughafen Köln/Bonn GmbH

Das neue Fluggast-Terminal wurde im Sommer 2000 fertig gestellt. Zu diesem Projekt mit einem Investitionsvolumen von rd. 600 Mio. DM gehören auch der unterirdische ICE- und S-Bahnhof, die Parkhäuser 2 und 3 mit zusammen rd. 10.500 Stellplätzen sowie ein neu konzipiertes Zu- und Abfahrtsystem. Für das zugehörige Vorfeld hatte das MWMTV 1997 die Plangenehmigung erteilt; eine Anfechtungsklage ist noch gerichtsanhängig.

Die Kapazitäten für den Luftfrachtumschlag wurden kontinuierlich erweitert. Inzwischen verfügt der Flughafen über sieben Frachthallen mit 35.000 qm Gesamtfläche, ausgestattet mit hochmodernen Sortier- und Regallagersystemen.

Handlungsoption 11

IC/ICE-Anschluss des Flughafens Düsseldorf durch die Deutsche Bahn AG

Der IC/ICE-Bahnhof "Düsseldorf Flughafen" wurde nach knapp dreijähriger Bauzeit am 26. Mai 2000 eröffnet.

Handlungsoptionen 15

Einrichtung von Instrumentenflugbetrieb am Tage auf dem Flugplatz Mönchengladbach durch die Flughafen Mönchengladbach GmbH

Nach einem aufwendigen Prüfverfahren mit Beteiligung der Öffentlichkeit hat die Bezirksregierung Düsseldorf im Juli 1995 den Instrumentenflugbetrieb am Tage genehmigt. Nach Abschluss der flugsicherungstechnischen Vorbereitungen und der notwendigen Luftraum-Verfahrensplanung sind auf dem Flugplatz Mönchengladbach eine Kontrollzone und eine Flugverkehrskontrollstelle eingerichtet und Instrumentenlandesysteme installiert worden; im April 1996 wurde der Instrumentenflugbetrieb aufgenommen.

Handlungsoptionen 17

Neubau eines Terminals für die Passagierabfertigung durch die Flughafen Münster/Osnabrück GmbH

Auf dem Flughafen Münster/Osnabrück wurde 1995 das neue Passagier-Terminal fertig gestellt.

Handlungsoptionen 20 und 21

20) Ausbau der Passagierabfertigung durch die Flughafen Paderborn/Lippstadt GmbH

21) Entscheidung der Flughafen Paderborn/Lippstadt GmbH über eine Verbreiterung der 2.180 m langen Start- und Landebahn von 30 m auf 45 m Breite.

Auf dem Flughafen Paderborn/Lippstadt wurde 1993 ein neues Passagier-Terminal in Betrieb genommen; 1994 wurde die Start- und Landebahn auf 45 m verbreitert.

Handlungsoption 22

Entscheidung über eine Verlängerung der 1.050 m langen Start und Landebahn des Verkehrslandeplatzes Dortmund zwecks Installation eines Gleitwegsenders und Verbesserung ihrer Leistungsfähigkeit und Festlegung eines "großen Bauschutzbereiches" gemäß § 12 LuftVG zwecks langfristiger Gewährleistung der Hindernisfreiheit.

Die Start- und Landebahn wurde auf 2.000 m verlängert. Der Gleitwegsender ist seit 1998 in Betrieb, der "große Bauschutzbereich" wurde durch den Planfeststellungsbeschluss der Bezirksregierung Münster vom 24.01.2000 eingerichtet.

Handlungsoptionen 23 und 24

23) *Entscheidung der Flughafen Siegerland GmbH über die Einrichtung von Instrumentenflugbetrieb*

24) *Entscheidung des Zweckverbandes Verkehrsflughafen Siegerland über die Verlängerung der Start- und Landebahn auf 1.810 m Gesamtlänge*

Nachdem das MWMTV mit Erlass des Planfeststellungsbeschlusses im Jahre 1998 die luftrechtlichen Voraussetzungen geschaffen hatte, ist 1999 ein Instrumentenlandesystem installiert und in Betrieb genommen worden. Der IFR-Flugbetrieb ist vorläufig beschränkt auf die zeitliche Aktivierung eines unkontrollierten Luftraumes der Klasse "F" mit dem Vorhalten eines Flugplatzinformationsdienstes (AFIS). Die enge Lagebeziehung im Luftraum zum Landeplatz Breitscheid in Hessen erfordert beim IFR-Verkehr in Siegerland stets eine Koordination mit dem VFR-Verkehr in Breitscheid; dies hat das MWMTV in der "Regelung des Flugplatzverkehrs" gemäß § 21 a LuftVO in Abstimmung mit dem Land Hessen sichergestellt.

Die Start- und Landebahn darf nunmehr auf einer Länge von 1.620 m genutzt werden.

Handlungsoption 25

Erhaltung der Leistungsfähigkeit der Verkehrslandeplätze mit regionaler Bedeutung für den Geschäftsreiseluftverkehr sowie der Landeplätze Dahlemer Binz und Oerlinghausen als Schwerpunkte für den Segelflugsport durch die Flugplatzträger mit Unterstützung des Landes NRW.

Zwecks Erhaltung und Verbesserung der Leistungsfähigkeit der wichtigsten Verkehrslandeplätze wurden von den Flugplatzunternehmen - zum Teil mit Förderung des Landes - u.a. folgende Ausbaumaßnahmen realisiert:

- | | |
|----------------------------------|--|
| <i>Bonn-Hangelar:</i> | - Sanierung Betriebsgebäude |
| <i>Marl-Loemühle:</i> | - Sanierung Kontrollturm
- Sanierung Entwässerung
- Sanierung Befeuerung |
| <i>Dinslaken-Schwarze Heide:</i> | - Befestigung Start- und Landebahn |
| <i>Porta Westfalica:</i> | - Verlängerung Start- und Landebahn
- Neubau Segelflughalle |
| <i>Stadtlohn-Wenningfeld:</i> | - Verlängerung Start- und Landebahn, Befeuerung |
| <i>Dahlemer Binz:</i> | - Neubau von 2 Segelflughallen |
| <i>Oerlinghausen:</i> | - Sanierung der Segelflugbetriebsflächen |

Handlungsoption 27

Prüfung ziviler Nutzungsmöglichkeiten für die voraussichtlich freiwerdenden Militärflugplätze

Militärflugplatz Wildenrath

Mit Unterstützung des Landes ist auf dem ehemaligen Flugplatzgelände von der Siemens AG ein Prüfzentrum für Schienentechnik angesiedelt worden.

Militärflugplatz Weeze-Laarbruch

Die betroffenen Kommunen (Kreis Kleve, Gemeinde Weeze) haben nach intensiver, vom Land NRW mitfinanzierter gutachtlicher Beratung beschlossen, als Konversionsziel eine kombinierte zivile fliegerische und im Übrigen gewerbliche Nutzung des Flughafengeländes anzustreben ("Euregionales Zentrum für Luftverkehr, Logistik und Gewerbe").

Militärflugplatz Aachen-Merzbrück

Zwecks ziviler Nutzung des 1995 von den belgischen Streitkräften aufgegebenen Militärflugplatzes Aachen-Merzbrück haben die Fluggemeinschaft Aachen e.V., der Kreis und die Stadt Aachen, die Anliegergemeinden Würselen, Eschweiler und Stolberg sowie die Industrie- und Handelskammer zu Aachen die "Flugplatz Aachen-Merzbrück GmbH" gegründet. Auf deren Antrag hat die Bezirksregierung Düsseldorf nach Durchführung eines luftrechtlichen Prüfverfahrens 1995 die Genehmigung zur Anlage und zum Betrieb eines zivilen Verkehrslandeplatzes erteilt.

Militärflugplatz Soest/Bad Sassendorf

Auf Antrag der Flugsportgemeinschaft Soest e.V. hat die Bezirksregierung Münster eine Genehmigung für die zivile Nachfolgenutzung dieses kleineren Militärflugplatzes, der nur über eine Graspiste verfügt, erteilt.

Handlungsoptionen 28, 29 und 45

- 28) *Fortsetzung der Präferenzpolitik zugunsten umweltfreundlicher Verkehrsflugzeuge durch Einräumung von Vorteilen bei den Nachtflugbeschränkungen und den Landegebühren.*
- 29) *Untersagung lärmintensiver Strahlflugzeuge mit Lärmzulassung nur nach Annex 16 Kapitel 2 sowie lauter Propellerflugzeuge ohne Lärmzulassung bei der Neuregelung der Nachtflugbeschränkungen für die Verkehrsflughäfen Düsseldorf, Köln/Bonn und Münster/Osnabrück.*
- 45) *Fortsetzung der Präferenzpolitik zugunsten verbrauchsarmer Verkehrsflugzeuge.*

Die Nachtflugbeschränkungen wurden für den Flughafen Köln/Bonn zum 01.11.1992 und zum 01.11.1997, für den Flughafen Düsseldorf zum 01.04.1993 und zum 01.04.1999 sowie für den Flughafen Münster/Osnabrück zum 01.04.1993 neu geregelt.

In allen Neuregelungen sind die Einschränkungen für laute Strahlflugzeuge mit einer Lärmzulassung nach ICAO Annex 16, Kapitel 2 erheblich verschärft und zum Teil in die Tagesrandstunden ausgedehnt worden. Darüber hinaus wurden auch laute Propellerflugzeuge ohne Lärmzulassung in die Nachtflugbeschränkungen einbezogen.

Die Landeentgelte werden in der Regel im jährlichen Turnus von den Flughafenunternehmen geändert; bei der Genehmigung dieser Änderungen wurde stets darauf geachtet, dass die Gebührenspanne zugunsten umweltverträglicher Flugzeuge immer weiter geöffnet wird.

Für das Mittelstreckenflugzeug Boeing 727-100 mit einem maximalen Startgewicht von 76 t, welches es in den Versionen als Kapitel 2-, Kapitel 3- und Kapitel 3 Bonus-Flugzeug gibt, ergeben sich bei den fixen Landeentgelte auf dem Flughafen Düsseldorf im grenzüberschreitenden Verkehr am Tage folgende Unterschiede:

Flugzeugtyp	Lärmkategorie	Fixes Landeentgelt	Lärmzuschlag
Boeing 727-100 (3 Tay-Triebwerke)	Kapitel 3 Bonusliste	983,- DM	-
Boeing 727-100 hk (hush-kits)	Kapitel 3	2.282,- DM	+ 132%
Boeing 727-200 adv.	Kapitel 2	7.840,- DM	+ 697%

Die auf allen NRW-Flughäfen konsequent durchgesetzte Präferenzpolitik hat mittlerweile dazu geführt, dass der Anteil der Kapitel 2-Strahlflugzeuge inzwischen auf eine Restgröße von 1 bis 2% zurückgegangen ist und innerhalb der Kapitel 3-Flugzeuge die Flugzeugtypen, die auf der Bonus-Liste des Bundesministeriums für Verkehr stehen, bereits überwiegen.

Die in den Handlungsoptionen 28, 43 und 45 genannte Präferenzpolitik wird kontinuierlich weitergeführt.

Handlungsoption 30

Landesinitiative bei der Europäischen Gemeinschaft zwecks Harmonisierung der Nachtflugregelungen für große Knotenpunktflughäfen auf europäischer Ebene.

Die EU-Kommission wurde 1992 schriftlich über die Lärmschutzmaßnahmen an den NRW-Verkehrsflughäfen informiert und gebeten, eine EU-Regelung einzuführen, der zufolge gleichen Belastungen durch den Fluglärm auch gleichwertige Schutzmaßnahmen gegenüberstehen sollten. Die Aufnahme des Themas "Harmonisierung der Schutzmaßnahmen gegen Nachtfluglärm auf europäischen Großflughäfen" in den Prioritätenkatalog der deutschen Ratspräsidentschaft im zweiten Halbjahr 1994 ist von der Mehrheit der Länder-Verkehrsminister abgelehnt worden, weil von einer möglichen EU-Regelung Nachteile für die jeweiligen Flughäfen befürchtet wurden. In ihrer Mitteilung "Luftverkehr und Umwelt" vom 30.11.1999 hat die EU-Kommission angekündigt, dass sie "in enger Zusammenarbeit mit den betroffenen Interessengruppen und Mitgliedstaaten verschiedene Möglichkeiten zur Einführung eines Gemeinschaftsrahmens für die Entscheidungsverfahren im Hinblick auf umweltorientierte Betriebsbeschränkungen für die Flughäfen der Gemeinschaft prüfen wird."

Handlungsoption 31

Landesseitige Unterstützung der Bemühungen um einen dezentralen Einsatz des Flugspurenaufzeichnungsgerätes FANOMOS auf den Flughäfen Düsseldorf, Köln/Bonn und Münster/Osnabrück.

Für die Flughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn wurde diese Option bereits umgesetzt. Nach Errichtung einer ASR-Radaranlage auf dem Flughafen Münster/Osnabrück kann nunmehr auch auf deren Daten bei der Überwachung der Einhaltung der Flugwege zurückgegriffen werden. Da noch ein entsprechendes Aufzeichnungsgerät vor Ort fehlt, werden diese Radardaten einstweilen noch von der DFS-Niederlassung Düsseldorf ausgewertet.

Handlungsoption 32

Errichtung einer Lärmschutzhalle für Triebwerkprobeläufe von Großraumflugzeugen durch die Flughafen Köln/Bonn GmbH.

Die mit finanzieller Unterstützung des Landes errichtete neue Lärmschutzhalle wurde im Jahre 1996 in Betrieb genommen.

Handlungsoption 33

Festsetzung der Lärmschutzbereiche für die Flughäfen Münster/Osnabrück und Paderborn/Lippstadt.

Gemäß § 4 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm wurden die Lärmschutzbereiche für die Flughäfen Münster/Osnabrück und Paderborn/Lippstadt durch Verordnungen des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Verkehr und mit Zustimmung des Bundesrates am 01. März 1995 festgesetzt (BGBL. I S. 271 und S. 276).

Handlungsoption 34

Fortführung der NRW-Bundesratsinitiative zur Novellierung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm mit dem Ziel, die Flugplatzhalter zu verpflichten, auch in der Lärmschutzzone 2 bauliche Schallschutzmaßnahmen zu finanzieren.

Bereits 1985 hatte NRW im Bundesrat einen Antrag zur Novellierung des 1971 erlassenen Gesetzes eingebracht mit dem Ziel, auch den Eigentümern von in der Lärmschutzzone 2 gelegenen Grundstücken in der Umgebung der zivilen Verkehrsflughäfen und der Militärflugplätze einen gesetzlichen Anspruch auf Erstattung ihrer Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen zu verschaffen. Der gemäß Bundesratsbeschluss vom 26.02.1988 beim Deutschen Bundestag eingebrachte Gesetzentwurf konnte seinerzeit nicht mehr abschließend beraten werden, sodass eine erneute Einbringung notwendig wurde. Auf den entsprechenden Antrag von NRW im Bundesrat am 03. März 1991 hat dieser in seiner Sitzung am 06. November 1992 jedoch beschlossen, die Beratung des Gesetzentwurfes zu vertagen. Maßgebend hierfür war eine entsprechende Empfehlung des Finanzausschusses, der festgestellt hatte, dass in den Haushalten von Bund und Ländern kein Spielraum für neue Leistungen vorhanden sei. Nachdem der Deutsche Bundestag im September 1998

die Bundesregierung u.a. aufgefordert hat, "das Ergebnis einer Anhörung von Sachverständigen am 12. November 1997 zum Thema Fluglärm eingehend zu analysieren und dem Deutschen Bundestag zu Beginn der nächsten Legislaturperiode Vorschläge für Verbesserungen im Bereich des Schutzes vor Fluglärm vorzulegen", hat das federführend zuständige Bundesministerium für Umwelt, Raumordnung und Reaktorsicherheit inzwischen die Arbeit an einer Novellierung dieses Gesetzes aufgenommen; für eine erneute Bundessratsinitiative besteht daher kein Bedarf.

Handlungsoption 35

Vollzug der Lärmschutzauflagen des Planfeststellungsbeschlusses für die Parallelbahn auf dem Flughafen Düsseldorf durch die Flughafen Düsseldorf GmbH (FDG)

Aufgrund des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm hat die FDG bisher für bauliche Schallschutzmaßnahmen in 1.735 Wohneinheiten in der Lärmschutzzone 1 rd. 16,7 Mio. DM Aufwundersatz gezahlt. Darüber hinaus wurden im Rahmen des FDG-Programms "flankierende Umweltschutzmaßnahmen" für bauliche Schallschutzmaßnahmen in 2.073 Wohneinheiten und sowie in einer Schule in der Schutzzone 2 rund 20,0 Mio. DM Aufwundersatz geleistet.

Im Vollzug der Lärmschutzauflagen des Planfeststellungsbeschlusses von 1983 für die Parallelbahn hat die FDG für bauliche Schallschutzmaßnahmen an Wohngebäuden in der Neuberechneten Schutzzone 2 und für besonders schutzbedürftige Einrichtungen in der Schutzzone C sowie für Schutzmaßnahmen an Schlafräumen in einem speziell abgegrenzten Nachtschutzgebiet an 555 Antragsteller insgesamt 13,0 Mio. DM ausgezahlt.

Handlungsoption 36

Vollzug des Aufsichtsratsbeschlusses der Flughafen Köln/Bonn GmbH, in einer ersten Stufe Aufwundersatz für passive Lärmschutzmaßnahmen (Schallschutzfenster und schallgedämpfte Belüftungsanlagen) an Schlafräumen in den am stärksten vom Nachtfluglärm betroffenen Gebieten der Lärmschutzzone 2 zu leisten; Schutzziel der Lärminderungsmaßnahme ist ein Innenpegel von 55 dB(A).

In der ersten Stufe wurden die vom Nachtflug am stärksten betroffenen Gebiete in der Lärmschutzzone 2 nach Fluglärmgesetz berücksichtigt; es handelt sich hierbei um Teilgebiete der Städte Lohmar und Siegburg. In rd. 650 Wohneinheiten wurden rd. 2.500 Schlafräume mit Schallschutzfenstern mit Belüftung ausgestattet.

Handlungsoptionen 38, 39, 26 und 40

- 38) *Fortsetzung der Präferenzpolitik der Landesregierung zugunsten solcher Propellerflugzeuge, die "erhöhten Schallschutzanforderungen" entsprechen, durch Vorteile bei den zeitlichen Flugbetriebsbeschränkungen und den Landegebühren.*
- 39) *Einbringung einer NRW-Bundesratsinitiative zwecks Novellierung der "Verordnung über die zeitliche Einschränkung des Flugbetriebes mit Leichtflugzeugen und Motorseglern an Landeplätzen".*
- 26) *Verminderung des störenden Platzrundenflugbetriebes auf den Verkehrslandeplätzen in Ballungszonen und Ballungsrandzonen und Stärkung des Geschäftsreiseluftverkehrs.*
- 40) *Verstärkung der Lärmdifferenzierung der Landegebühren für Propellerflugzeuge durch die Flugplatzhalter.*

An allen Landeplätzen, für die zeitliche Flugbetriebsbeschränkungen erlassen wurden, gelten Regelungen, die die "leisen" Propellerflugzeuge bevorzugen.

Nachdem der Bundesrat am 06.11.1992 die vom Land NRW eingebrachte EntschlieÙung zur Novellierung der so genannten Landeplatzverordnung vom 16. August 1976 beschlossen hatte, haben die Bundesministerien für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit sowie für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen nach rund 6-jähriger Beratung mit Zustimmung des Bundesrates am 05. Januar 1999 die neue "Landeplatz-Lärmschutz-Verordnung" erlassen. Die darin enthaltenen Flugbetriebsbeschränkungen in genau definierten lärm-sensiblen Tageszeiten gelten nunmehr an allen Landeplätzen, an denen mehr als 15.000 (bisher 20.000) Flugbewegungen stattfinden, für alle Propellerflugzeuge und Motorflugzeuge bis zu

9 t (bisher 2 t) Höchstgewicht im nichtgewerblichen und gewerblichen (bisher nur nichtgewerblicher) Luftverkehr. In NRW unterliegen 12 Landeplätze den scharfen Einschränkungen dieser Verordnung.

Da gemäß der neuen Landeplatz-Lärmschutz-VO innerhalb der Beschränkungszeiten Starts zu Überlandflügen nur noch zulässig sind, wenn für das Flugzeug ein Lärmzeugnis erteilt ist und es nicht vor Ablauf von 60 Minuten zum Startflugplatz zurückkehrt, ist damit eine ganz erhebliche Einschränkung des Platzrundenflugbetriebs verbunden. Nach den bisherigen Regelungen waren Überlandflüge zulässig, wenn die Platzrunde nur geringfügig verlassen wurde. Geschäftsreiseflüge sind Streckenflüge und somit von den zeitlichen Einschränkungen der Landeplatz-Lärmschutz-VO nicht berührt, wenn die benutzten Flugzeuge über ein Lärmzeugnis verfügen. Für einige Landeplätze, z.B. Mönchengladbach, Bonn-Hangelar, Marl-Loemühle, sind seitens der Luftfahrtbehörde noch deutlich schärfere Beschränkungen verfügt worden.

Für die Präferenzpolitik zugunsten "leiser" Propellerflugzeuge ist es besonders wichtig, dass die zeitlichen Flugbetriebsbeschränkungen nicht für Flugzeuge gelten, die den in der Verordnung genau definierten "erhöhten Schallschutzanforderungen" entsprechen. In der neuen Landeplatz-Lärmschutz-Verordnung sind diese Anforderungen für Flugzeuge mit einem Baujahr ab 2000-nochmals erheblich verschärft worden.

Bei den turnusmäßigen Änderungen der Landeentgelte ist stets darauf geachtet worden, dass deren Staffelung entsprechend den Lärmkategorien der Flugzeuge stufenweise erweitert wird. Propellerflugzeuge, die "erhöhten Schallschutzanforderungen" entsprechen, zahlen in der Regel nur noch die Hälfte der Landeentgelte, die für Propellerflugzeuge ohne Lärmzeugnis fällig ist.

Handlungsoption 41

Einschränkung des Flugschulbetriebes an lärmkritischen Landeplätzen in Ballungsgebieten durch

- *Auflagen der Luftfahrtbehörden für die Flugschulen*
bei der Zulassung weiterer Flugzeuge,
- *Abbau der Ermäßigung bei den Landegebühen für*

Schulflugzeuge durch die Flugplatzhalter

und

- *im Einzelfall, insbesondere bei den Flugplätzen Essen/Mülheim und Mönchengladbach, Einrichtung von Instrumentenflugbetrieb.*

Die Absicht der Bezirksregierungen Düsseldorf und Münster, nur noch "leise" Propellerflugzeuge für die Flugschulung zuzulassen, konnte aus rechtlichen Gründen nicht durchgesetzt werden. Gleichwohl konnte eine Verbesserung in Richtung umweltfreundliches Fluggerät erreicht werden: Inzwischen ist der Anteil der Schulflugzeuge, die ein Lärmzeugnis besitzen, auf 95% gestiegen; immerhin 53% der Schulflugzeuge entsprechen den "erhöhten Schallschutzanforderungen". Durch die Einbeziehung auch der gewerblichen Schulflüge in die zeitlichen Betriebsbeschränkungen der neuen Landeplatz-Lärmschutz-VO ergibt sich eine zusätzliche Einschränkung des Flugschulbetriebes an lärmkritischen Landeplätzen.

Auf dem Flugplatz Mönchengladbach wurde inzwischen der Instrumentenflugbetrieb eingeführt, auf dem Flugplatz Essen/Mülheim war dieses bisher nicht möglich.

Handlungsoption 42

Einrichtung einer Schadstoff-Messstelle am Flughafen Köln/Bonn durch die Flughafen Köln/Bonn GmbH

Das Immissionsmesssystem "OPSIS" wurde im August 1994 in Betrieb genommen.

Handlungsoptionen 43 und 44

- 43) *Aufforderung der Landesregierung an den Bund, für eine Reduzierung der Grenzwerte für die zulässigen Schadstoffemissionen von Flugzeugtriebwerken im Rahmen der International Civil Aviation Organization (ICAO) Sorge zu tragen.*

- 44) *Aufforderung der Landesregierung an den Bund, das von der Deutschen Forschungsgemeinschaft für Luft- und Raumfahrt e.V. vorgeschlagene nationale Forschungsprogramm "Schadstoffe in der Luftfahrt - Wirkung und Prävention" durchzuführen.*

Im Dezember 1992 hatte die ICAO beschlossen, den Grenzwert für Stickoxidimmissionen für neue Turbinen ab 1996 und für alle übrigen Turbinen ab 1998 um 20% zu senken. Im Einvernehmen mit den Bundesländern hat sich die Bundesregierung in den vergangenen Jahren mit Nachdruck für eine weitere deutliche Verschärfung der Grenzwerte für die Schadstoffemissionen bei Flugzeugen eingesetzt. Nach jahrelangen kontroversen Beratungen hat die ICAO am 01. März 1999 beschlossen, den Grenzwert für Stickoxidemissionen ab 2003 um weitere 16% zu senken; damit wird in der Summe eine Senkung der Stickoxidemissionen um 1/3 gegenüber der ursprünglich zugelassenen Schadstoffmenge erreicht.

Das Forschungsprogramm "Schadstoffe in der Luftfahrt - Wirkung und Prävention" ist inzwischen abgeschlossen und hat wichtige Erkenntnisse über den Einfluss des Luftverkehrs auf das Klima gebracht: So nimmt man den derzeitigen Anteil des globalen Luftverkehrs an allen von Menschen verursachten Kohlendioxid-Emissionen mit ca. 2% an, geht aber hier von zukünftig höheren Emissionen aus. In der Wirkung der Kohlendioxid-Emissionen für den Treibhauseffekt unterscheidet sich der Luftverkehr nicht von den Emissionsquellen am Boden. Durch die Emission von Stickoxiden in höheren Luftschichten wird eine zusätzliche Ozonbildung in den höheren Luftschichten in nördlichen und mittleren Breiten herbeigeführt; es existieren jedoch keine Erkenntnisse, dass die Stickoxid-Emissionen des Luftverkehrs in die mittlere Stratosphäre gelangen und dort Ozon abbauen.

Handlungsoption 48

Herausgabe eines gemeinsamen Runderlasses der Ministerien für Stadtentwicklung und Verkehr sowie für Umwelt, Raumordnung und Landwirtschaft zur Regelung der Zusammenarbeit zwischen Luftfahrt- und Landschaftsbehörden bei flugbetriebsbedingten Eingriffen in Natur und Landschaft.

Ein gemeinsamer Runderlass des MSV und des MURL "Zusammenarbeit zwischen Luftfahrt- und Landschaftsbehörden" wurde am 14.08.1992 erlassen (MBl. NW. 1992 S. 1672).

Handlungsoption 49

Aufstellung eines gemeinsamen Entwicklungskonzeptes für das Naturschutzgebiet Wahner Heide durch das Ministerium für Umwelt, Raumordnung und Landwirtschaft sowie für Stadtentwicklung und Verkehr und die Flughafen Köln/Bonn GmbH.

Als fachtechnische Grundlage ist zunächst eine gutachtliche Untersuchung des Flughafengeländes und des räumlichen Umfeldes in der Wahner Heide durchgeführt worden. Wesentliche Aufgaben des Gutachtens waren eine Bestandaufnahme der landschaftlichen Gegebenheiten und der Ausbauplanung für den Flughafen Köln/Bonn, der Beschreibung möglicher Entwicklungsziele für den Naturschutz und die Landschaftspflege sowie für den Flughafen Köln/Bonn, einer Analyse der Zielkonflikte mit dem Aufzeigen von Möglichkeiten zur Konfliktlösung sowie der Erarbeitung eines Konzeptes für die erforderlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen wegen der durch den Ausbau des Flughafens Köln/Bonn verursachten unvermeidbaren Eingriffe in Natur und Landschaft. Dieses Gutachten liegt seit 1994 vor und wurde durch eine Prioritätenliste für die Umsetzung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen durch LÖBF in Abstimmung mit der Bezirksregierung Köln ergänzt. Die Ergebnisse sind bei der weiteren Ausbauplanung für den Flughafen Köln/Bonn zu berücksichtigen.

Handlungsoption 50

Aufstellung eines gemeinsamen Entwicklungskonzeptes für das räumliche Umfeld des Flughafens Münster/Osnabrück zwecks Koordination der Naturschutzbelange mit den Planungsabsichten des Flughafens durch die Ministerien für Umwelt, Raumordnung und Landwirtschaft sowie für Stadtentwicklung und Verkehr und die Flughafen Münster/Osnabrück GmbH.

Als fachtechnische Grundlage ist zunächst eine gutachtliche Untersuchung des Flughafengeländes und seines räumlichen Umfeldes durchgeführt worden. Wesentliche Aufgaben des Gutachtens waren eine Bestandaufnahme der landschaftlichen Gegebenheiten und der Ausbauplanung für den Flughafen Münster/Osnabrück sowie die Er-

arbeitung eines Konzeptes für die erforderlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen wegen der durch den Ausbau des Flughafens Münster/Osnabrück verursachten unvermeidbaren Eingriffe in Natur und Landschaft. Das 1995 vorgelegte "Raumentwicklungskonzept für den Flughafen Münster/Osnabrück und den Naturschutz" ist in Abstimmung mit den beteiligten Ministerien (MURL und MSV) und unter Mitarbeit der betroffenen Fachbehörden von der Bezirksregierung Münster ausgewertet worden. Die Ergebnisse sind in das GEP-Änderungsverfahren für den Regierungsbezirk Münster (Teilabschnitt Münsterland) einbezogen worden und sind bei der weiteren Ausbauplanung für den Flughafen Münster/Osnabrück zu berücksichtigen.

Handlungsoption 51

Änderung der Zuwendungsrichtlinien des Landes für Ausbau- und Erneuerungsmaßnahmen auf Flugplätzen dahingehend, die Förderung vorrangig an folgenden Kriterien zu orientieren:

- *Verkehrspolitische Bedeutung,*
- *Regionalpolitische Bedeutung,*
- *Bedeutung für den Umweltschutz,*
- *Bedeutung für die Flugsicherheit,*
- *Bedeutung für die Luftsicherheit,*
- *Bedeutung für den Segelflugsport.*

Die neuen "Richtlinien über die Gewährung von Zuwendungen für Ausbau- und Erneuerungsmaßnahmen auf Flugplätzen" sind nach Abstimmung mit den Ressorts und dem Landesrechnungshof sowie nach Beratung im Verkehrsausschuss des Landtags am 01.04.1993 in Kraft getreten (MBl. NW Nr. 23 vom 02.04.1993).

Handlungsoptionen 47, 52 und 53

- 47) *Vermeidung von Warteschleifenflügen durch Verbesserung der Flugsicherungsorganisation*
- 52) *Unterstützung durch die Landesregierung für die im Entwurf des 10. Gesetzes zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes vorgesehenen Vorschriften für eine Überführung der Bundesanstalt für Flugsicherung in eine privatrechtliche GmbH einschließlich der hierzu notwendigen Änderung des Grundgesetz-*

zes; Unterstützung der in diesem Zusammenhang bestehenden Bestrebungen für eine Zusammenfassung von ziviler und militärischer Flugsicherung in einer zivilen Organisationseinheit (Unity of Control).

- 53) Einbringung einer NRW-Bundesratsinitiative mit der Zielsetzung die Freigabe weiterer bisher nur militärisch genutzter Lufträume für die zivile Mitbenutzung zu erreichen.

Die Gesetzesänderungen sind inzwischen in Kraft getreten. Die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH hat am 01.01.1993 den Betrieb aufgenommen.

Die Bundesminister der Verteidigung und für Verkehr haben im November 1991 eine Ressortvereinbarung getroffen, derzufolge in Friedenszeiten die überörtliche militärische Flugsicherung von der zivilen Flugsicherung wahrgenommen wird.

Der Bundesrat hat am 15. Mai 1992 eine "EntschlieÙung zur Freigabe weiterer bisher nur militärisch genutzter Lufträume für die zivile Mitbenutzung" verabschiedet (BR-DS 198/92).

7.2 Nicht oder noch nicht vollständig umgesetzte Handlungsoptionen

- 02) Einflussnahme der Landesregierung auf die Flugplankoordinierung für den Flughafen Düsseldorf mit der Zielsetzung, nach Bestandskraft des Planfeststellungsbeschlusses und Inbetriebnahme der Parallelbahn möglichst nur Flugzeuge mit einem Höchstabfluggewicht von mindestens 40 t zuzulassen; Prüfung der Möglichkeiten, einen solchen Vorrang luftrechtlich zu regeln.
- 03) Fortsetzung der Bemühungen der Landesregierung um eine Kooperation der Flughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn im Rahmen einer Flughafen-Holding.
- 07) Entscheidung über eine Verlängerung der Hauptstartbahn des Flughafens Düsseldorf um bis zu 400 m für Starts zu Interkontflügen.
- 08) Aufstellung eines Generalausbauplanes durch die Flughafen Köln/Bonn GmbH auf der Basis des gegenwärtigen Start- und Landbahnsystems.

- 12) *ICE- sowie S-Bahn-Anschluss des Flughafens Köln/Bonn durch die Deutsche Bundesbahn.*
- 13) *Schienenschnellverbindung der Flughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn.*
- 14) *Einflussnahme der Landesregierung auf die Fluggesellschaften zwecks Verlagerung des Kurzstreckenluftverkehrs auf die Schiene, wenn im Schienenfernverkehr eine gleichwertige Alternative angeboten wird.*
- 16) *Einrichtung von Instrumentenflugbetrieb am Tage auf dem Flugplatz Essen/Mülheim durch die Flughafen Essen/Mülheim GmbH.*
- 18) *Entscheidung über eine Verlängerung der Start- und Landebahn des Flughafens Münster/Osnabrück für non stop-Flüge zu weiten Mittelstreckenzielen.*
- 19) *Anbindung des Flughafens Münster/Osnabrück an die Autobahn A 1 über eine direkte Zubringerstraße mit eigenständigem Autobahnanschluss und damit die Möglichkeit für einen Bus-Ringverkehr.*
- 27) *Prüfung einer zivilen Nutzungsmöglichkeit für den voraussichtlich frei werdenden Militärflugplatz Weeze-Laarbruch*
- 37) *Weitere bauliche Schallschutzmaßnahmen an Schlafräumen in der Umgebung des Flughafens Köln/Bonn durch die Flughafen Köln/Bonn GmbH.*
- 46) *Vermeidung von Kurzstreckenflügen, wenn im Schienefernverkehr eine gleichwertige Alternative geboten wird.*

Abkürzungsverzeichnis

ANA	All Nippon Airlines
ASR	Airport Surveillance Radar (Flughafenrundsicht radar)
ATPL	Air Transport Pilot Licence
BFL	Beauftragte für Luftaufsicht
BMVBW	Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
CPL	Commercial Pilot Licence
DFS	Deutsche Flugsicherung GmbH
DHL	DHL Airways GmbH
DLR	Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V.
FDG	Flughafen Düsseldorf GmbH
FFH	Flora-Fauna-Habitat
FKB	Flughafen Köln/Bonn GmbH
FMO	Flughafen Münster/Osnabrück GmbH
ICAO	International Civil Aviation Organisation
IFR	Instrumental Flight Rules
JAA	Joint Aviation Authorities
JAR	Joint Aviation Requirement
KLM	Royal Dutch Airlines
LuftVG	Luftverkehrsgesetz
MSV	Ministerium für Stadtentwicklung und Verkehr
MSWKS	Ministerium für Städtebau und Wohnen, Kultur und Sport
MUNLV	Ministerium für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz
MURL	Ministerium für Umwelt, Raumordnung und Landwirtschaft
MWMTV	Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Technologie und Verkehr
MWMEV	Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr
PPL	Private Pilot Licence
UPS	United Parcel Service
SAS	Scandinavian Airlines System
SFL	Sachbearbeiter für Luftaufsicht
VFR	Visual Flight Rules