

15.12.2009

## Entschließungsantrag

der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

zu dem Antrag der CDU und der Fraktion der FDP „Flughafenstandort Münster/Osnabrück stärken – niederländische Region Enschede/Overijssel verkehrstechnisch besser anbinden“ (Drucksache 14/10372)

### **Flughäfen Enschede und Calden sind überall – auch in NRW!**

Die von der niederländische Regierung, der Stadt Enschede und der Provinz Overijssel geplante Umwandlung des ehemaligen Militärflugplatz Twente in einen zivilen Regionalflughafen hätte fatale ökologische und ökonomische Folgen. Ökologisch werden durch einen zivilen Flugbetrieb in Enschede die Belastungen für Menschen und Natur in Folge des Fluglärms und des Ausstoßes klima- und gesundheitsschädigender Abgase erhöht. Ökonomisch wird ein Flughafen Enschede aufgrund seiner räumlichen Nähe zum Flughafen Münster/Osnabrück zu einer Kannibalisierung der beiden Standorte untereinander und damit zu einem volkswirtschaftlich ruinösen Wettlauf um Subventionen führen.

Ein Konkurrenzflughafen Enschede würde den Flughafen Münster/Osnabrück noch stärker in die Krise stürzen. Dies gilt allerdings auch für die Ausbauplanungen bei dem Landeplatz in Stadtlohn-Vreden, der sich ebenfalls mit nur 90 Kilometer-Entfernung in unmittelbarer räumlicher Nähe befindet. Hier unterstützt die Landesregierung wie auch die schwarz-gelben Koalitionsfraktionen die Verlängerung für die Start- und Landebahn von derzeit 980 Meter auf zukünftig 1.800 Meter. Das Land subventioniert diesen Ausbau sogar mit 4 Million Euro.

Auch ohne einen möglichen zivilen Flughafen Enschede hat sich der Flughafen Münster/Osnabrück mit Unterstützung der schwarz-gelben Landesregierung durch seine Ausbaupläne in eine existenzgefährdende Lage manövriert. Die Fluggastzahlen am Flughafen Münster/Osnabrück verharren seit Jahren bei rund 1,6 Mio. Passagieren. Der Spitzenwert von rund 1,77 Mio. Passagieren aus dem Jahr 2000 konnte nicht wieder erreicht werden. Im Zeitraum zwischen Oktober 2008 und Oktober 2009 gab es sogar einen Einbruch bei den Passagierzahlen um rund 200.000 bzw. 11 Prozent verglichen mit den Vorjahreszahlen. Ende des Jahres 2009 wird nun die Fluggesellschaft Air France Regional seine Direktflüge zwischen Paris und Münster/Osnabrück einstellen, was nochmals ein Verlust von rund 30.000 Passagieren pro Jahr bedeutet. Der Flughafen steckt seit Jahren in den roten Zahlen. Das Defizit des Jahres 2008 betrug 4 Mio. Euro. Einschließlich der Verluste aus den Vorjahren beläuft sich das kumulierte Defizit des Flughafens inzwischen auf fast 15 Mio. Euro. Auch in

Datum des Originals: 15.12.2009/Ausgegeben: 15.12.2009

Die Veröffentlichungen des Landtags Nordrhein-Westfalen sind einzeln gegen eine Schutzgebühr beim Archiv des Landtags Nordrhein-Westfalen, 40002 Düsseldorf, Postfach 10 11 43, Telefon (0211) 884 - 2439, zu beziehen. Der kostenfreie Abruf ist auch möglich über das Internet-Angebot des Landtags Nordrhein-Westfalen unter [www.landtag.nrw.de](http://www.landtag.nrw.de)

den Jahren 2009 und 2010 rechnet die Flughafengesellschaft mit Verlusten. Nach Angaben der Gesellschaft haben die Schulden des Flughafens inzwischen eine Höhe von fast 100 Mio. Euro erreicht. Vor diesem Hintergrund stellen die geschätzten Investitionskosten in Höhe von 60 Mio. Euro für die Verlängerung der Start- und Landebahn des Flughafens auf 3.000 m schon heute „verbranntes Geld“ dar. Auch die vom Naturschutzbund Deutschland gegen das NRW-Verkehrsministerium am 09.07.2009 gewonnene Klage vor dem Bundesverwaltungsgericht, hat offen gelegt, dass dem Ausbauprojekt am Flughafen Münster/Osnabrück völlig unzulängliche und unrealistische Prognosen zu Grunde gelegt wurden. Wenn nun im Rahmen der erneuten gerichtlichen Überprüfung des Flughafen-Ausbaus beim Oberverwaltungsgericht Münster neue Prognosen erstellt werden müssen, dann kann das Ergebnis eigentlich nur sein: Für diesen Ausbau gibt es keinen Bedarf. Die geplanten Investitionen in die Start- und Landebahnverlängerung werden angesichts der fehlenden Wirtschaftlichkeit sogar zur Existenzbedrohung für das Unternehmen. Die kommunalen Anteilseigner des Flughafens und das Land NRW sollten deshalb nun schnell die Notbremse ziehen und sich von dem Ausbauprojekt verabschieden.

Die Fraktionen von CDU und FDP im Landtag NRW zeigen mit dem vorgelegten Antrag erneut die Inkonsequenz und fehlende Glaubwürdigkeit bei ihrer Flugverkehrspolitik. Wenn angrenzende Bundesländer oder Nachbarstaaten den Ausbau von Flughäfen in räumlicher Nähe zu NRW-Flughäfen subventionieren, dann wird dies als Verschwendung öffentlicher Gelder kritisiert. Beim Ausbau von Flughäfen innerhalb des Landes NRW gelten für CDU und FDP offensichtlich andere Maßstäbe. Hier wird der Ausbau nahezu jedes noch so kleinen Flughafens als sinnvolle Investition in die angebliche „Jobmaschine Flugverkehr“ bezeichnet und der unsinnige Ausbauwettbewerb noch mit Haushaltsmitteln des Landes angeheizt. Genauso wie im vorliegenden Antrag hatten die Fraktionen von CDU und FDP bereits in ihrem Antrag *„Flughafen Paderborn/Lippstadt stärken - Regionalen Verdrängungswettbewerb stoppen - Kooperation der Flughäfen Kassel-Calden und Paderborn/Lippstadt fördern“* (Drs. 14/1025) vom 10.01.2006 Subventionen für einen Ausbau des Flughafens Calden als „aus verkehrs- und finanzpolitischer Sicht abzulehnen und aus volks- und betriebswirtschaftlicher Sicht bedenklich“ bezeichnet. Diese Kritik von CDU und FDP aus NRW hat der hessische Ministerpräsident Roland Koch (CDU) in einem Schreiben an den Vorsitzenden des Regionalrates Detmold vom 22.8.2005 zu Recht zurückgewiesen. So schrieb Ministerpräsident Roland Koch: *„Die im Hinblick auf den Flughafen Paderborn von Ihnen geübte Kritik kann ich aus hessischer Sicht nicht nachvollziehen, nicht zuletzt auch deswegen nicht, weil das Land Nordrhein-Westfalen seine Flughäfen in der Vergangenheit unabhängig von ihrer räumlichen Distanz zueinander gefördert und unterhalten hat. Teilweise weisen die Flughäfen in Nordrhein-Westfalen geringere Entfernungen untereinander auf als Kassel und Paderborn, ohne dass dies bisher problematisiert worden wäre.“*

Nordrhein-Westfalen ist durch eine europaweit einzigartige Dichte an Flughäfen gekennzeichnet. Durch einen weiteren Ausbau dieser Flughäfen werden knappe Steuergelder in die Verluste von Morgen investieren. Flughäfen wie die geplanten Regionalflughäfen in Enschede und Kassel-Calden sind überall, auch in NRW. Das zeigt etwa der geplante Ausbau des Dortmunder Flughafens, dessen Einzugsgebiet sich stark mit dem Einzugsgebiet der Flughäfen Düsseldorf, Münster/Osnabrück und Paderborn/Lippstadt überschneidet. Auch in Dortmund würde ein Ausbau zu nachhaltigen Verlusten der öffentlichen Hand und einer schlechteren Ertragslage dieser Konkurrenzflughäfen führen.

Generell gilt: Die unkoordinierte Flughafenplanung sowie die Subventionspraxis der einzelnen Bundesländer und Nationalstaaten führt zur Kannibalisierung der Flugplatzstandorte untereinander. Diese Art einer dezentralen Luftverkehrspolitik führt auch dazu, dass sich Regionalflughäfen immer stärker in die Abhängigkeit von einer einzigen Fluggesellschaft begeben, meistens einer Billigfluggesellschaft, die ihre Konditionen zu Lasten der meist öffentlichen Anteilseigner von Flughäfen durchdrückt. Anstatt Standortfindung und Ausbauplanung von Flugplätzen an den Maßstäben der verkehrlichen Effektivität und der Minimierung von Folgen für die Umwelt zu orientieren, werden die Interessen einzelner Regional- und Landes-

fürsten bedient. Deswegen muss die Kleinstaaterei beim Flughafenausbau endlich beendet werden. Der Bund muss wie beim Straßen- und Schienenwegebau eine koordinierende und steuernde Funktion ausüben. Benötigt wird eine Verkehrsmittel übergreifende Planung, die den Gesamtbedarf berücksichtigt und Überkapazitäten verhindert. Die Vernichtung öffentlicher Mittel in unrentablen Regionalflughäfen kann sich der Staat angesichts der Geldknappheit nicht mehr leisten.

Der Landtag beschließt:

1. Der Landtag unterstützt alle Initiativen – egal ob innerhalb oder außerhalb Nordrhein-Westfalens – zur Verhinderung des volkswirtschaftlich unsinnigen Ausbaues von Flughäfen in räumlicher Nähe von anderen Flughäfen. Vor diesem Hintergrund ist nicht nur die Umwandlung des militärischen Flughafens Twente in einen Regionalflughafen sondern auch der Ausbau des Landeplatzes in Stadtlohn-Vreden sowie die Ausbauplanungen des Dortmunder Flughafens und des Mönchengladbacher Verkehrslandeplatzes abzulehnen.
2. Der Landtag fordert einen Verzicht auf den Ausbau des Flughafens Münster/Osnabrück, denn die geplanten Investitionen in die Start- und Landebahnverlängerung werden angesichts der fehlenden Wirtschaftlichkeit zu einer Existenzbedrohung für das Unternehmen.
3. Die Landesregierung wird beauftragt eine Initiative in den Bundesrat einzubringen. Zielsetzung der Initiative ist, ein Ende des ruinösen Standortwettbewerbes der Flughafenstandorte durch eine Übertragung der Luftverkehrspolitik von den Ländern auf die Ebene der Bundesregierung und des Deutschen Bundestages umzusetzen. Analog zum Bundesverkehrswegeplan soll der Bund entsprechende Bedarfsplanungen für die Luftverkehrsinfrastruktur koordinieren und gesetzlich festlegen, um Fehlinvestitionen und Fehlsubventionierungen öffentlicher Finanzen zu verhindern.
4. Der Landtag fordert einen besseren Ausbau der grenzüberschreitenden Bahnlinien zwischen Deutschland und den Niederlanden.

Sylvia Löhrmann  
Johannes Remmel  
Horst Becker  
Sigrid Beer

und Fraktion